



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CÁMARA

(Artículo 36, Ley 5ª de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

www.imprenta.gov.co

ISSN 0123 - 9066

AÑO XXXI - N° 44

Bogotá, D. C., martes, 8 de febrero de 2022

EDICIÓN DE 23 PÁGINAS

DIRECTORES:

GREGORIO ELJACH PACHECO

JORGE HUMBERTO MANTILLA SERRANO

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA

www.secretariasenado.gov.co

www.camara.gov.co

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PÚBLICO

## CÁMARA DE REPRESENTANTES

### PONENCIAS

#### INFORME DE PONENCIA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 277 DE 2021 CÁMARA

*por el cual se establece un porcentaje mínimo de destinación de recursos al desarrollo y fomento de actividades deportivas en el territorio nacional, y se garantizan beneficios a escuelas de formación deportiva.*

En atención a la designación realizada por la Presidencia de la Comisión Tercera de la Honorable Cámara de Representantes, nos permitimos rendir **INFORME DE PONENCIA** para primer debate al proyecto de ley de la referencia, previa las siguientes consideraciones:

##### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

##### 1. Objeto del Proyecto de Ley.

El proyecto de ley tiene como finalidad garantizar un porcentaje mínimo de recursos con destino a programas de fomento y desarrollo del deporte en el territorio nacional. El porcentaje mínimo al cual se hace referencia surge de los recursos recaudados en ocasión al artículo 512-2 del Estatuto Tributario, con el objeto de estimular la práctica deportiva, y que, entre otros, beneficie a los semilleros de formación (escuelas deportivas de las distintas disciplinas), en módulos o componentes de investigación, orientación, capacitación, promoción y acceso a la competitividad deportiva.

##### 2. Generalidades y contexto.

La Corte Constitucional en Sentencia T-410 de 1999 (M.P. Dr. Valdimiro Naranjo Mesa), sostuvo que:

*"[...] El deporte, al igual que la recreación, ha sido considerado por la Corte como una actividad propia del ser humano que resulta indispensable para su evolución y desarrollo, tanto a escala personal como social. La actividad deportiva cumple entonces un papel protagónico en la adaptación del individuo al medio en que vive, a la vez que actúa como mecanismo facilitador en su proceso de crecimiento, impulsando las bases de la comunicación y las relaciones interpersonales.*

*En el nuevo orden constitucional, la práctica del deporte, la recreación y el aprovechamiento del tiempo libre, se reconoce como un derecho de todas las personas (C.P. art. 52) que, no obstante estar ubicado en el marco de los derechos sociales, económicos y culturales, adquiere el carácter de fundamental por su estrecha conexidad con otros derechos que ostentan ese rango.*

*En efecto, en un marco participativo-recreativo, la inclinación por una determinada práctica deportiva a escala aficionada o profesional y la importancia que ello comporta en el proceso de formación integral del individuo, vincula al deporte con los derechos al libre desarrollo de la personalidad, a la educación e incluso al trabajo cuando su práctica habitual se asume como una actividad profesional de la cual se deriva el sustento diario.*

*La importancia que tiene la actividad recreativa y deportiva en el desarrollo integral del ser humano y en la promoción social de la comunidad, la destaca en mayor medida el propio ordenamiento Superior al reconocer expresamente que dicha actividad reviste el carácter de derecho fundamental y prevalente en el caso de los niños (art. 44).*

*La práctica deportiva entendida como derecho constitucional fundamental constituye entonces una actividad de interés público y social, cuyo ejercicio, tanto a escala aficionada como profesional, debe desarrollarse de acuerdo con normas preestablecidas que,*

*orientadas a fomentar valores morales, cívicos y sociales, faciliten la participación ordenada en la competición y promoción del juego y, a su vez, permitan establecer las responsabilidades de quienes participan directa e indirectamente en tales eventos. Estas reglas, que son necesarias para conformar y desarrollar una relación o práctica deportiva organizada, se constituyen en fuentes de conducta obligatorias en tanto no comprometan el núcleo esencial de los derechos fundamentales consagrados y garantizados por la Constitución Política" (Subrata fuera de texto).*

Lo anterior, hace colegir entonces, que, al deporte, la educación física, la recreación y el aprovechamiento del tiempo libre, se les dio un estatus social significativo y lo convirtió en parte de los derechos sociales de la Nación. Siendo interpretado por conexidad como derecho fundamental.

El artículo 52 de la Constitución Política de Colombia, modificado por el artículo 1º del Acto Legislativo 002 del 2000, consideró que:

*"El ejercicio del deporte, sus manifestaciones recreativas, competitivas y autóctonas tienen como función la formación integral de las personas, preservar y desarrollar una mejor salud en el ser humano.*

*El deporte y la recreación, forman parte de la educación y constituyen gasto público social.*

*Se reconoce el derecho de todas las personas a la recreación, a la práctica del deporte y al aprovechamiento del tiempo libre.*

*El Estado fomentará estas actividades e inspeccionará, vigilará y controlará las organizaciones deportivas y recreativas cuya estructura y propiedad deberán ser democráticas".*

Con ello, se consideró al sector en comento, como parte del gasto público social, ubicándolo como función del desarrollo integral del individuo, del mejoramiento de la calidad de vida, de la salud y como parte del sistema educativo.

En ese sentido, el deporte tomó un nuevo rumbo a través de las múltiples intervenciones que se originaron desde el aspecto legal, tales como los contemplados en la Ley 181 de 1995 (por el cual se dictan disposiciones para el fomento del deporte, la recreación, el aprovechamiento del tiempo libre y la Educación Física y se crea el Sistema Nacional del Deporte)<sup>1</sup>, donde la obligatoriedad de todas las instituciones públicas y privadas de

<sup>1</sup> Sobre el particular, y encaminada a establecer jurisprudencia sobre la Ley 181 de 1995 que dictó las disposiciones para el fomento del deporte, la recreación, el aprovechamiento del tiempo libre y la Educación Física y creó el Sistema Nacional del Deporte, la Corte Constitucional en sentencia C - 221 de 2011, decantó el criterio para la distribución del gasto público social destinado a la promoción del deporte y lo hizo refiriéndose en primer lugar a que el artículo 52 de la C.P., que ya se ha mencionado, constituye no solo la cláusula que da origen constitucional al derecho y deber del estado de fomentar el deporte, la recreación y la cultura como elemento fundamental del desarrollo social e individual de los ciudadanos del Estado colombiano sino que también es una cláusula que establece una regla relativa a la responsabilidad institucional y a la asignación presupuestal del fomento del deporte. Argumentó la Corte, que ello se evidencia cuando dice que "el deporte y la recreación, forman parte de la educación y constituyen gasto público social". Con ello, la intención del Constituyente fue otorgar una particular relevancia al gasto fiscal en materia deportiva, pues lo asignó al rubro de gasto público social, decisión que, como se explicará más adelante, otorga prerrogativas frente a otras especies de gasto público y, a su vez, impone determinadas reglas de distribución de recursos.

Por último, el artículo también determina el marco de ejercicio de las competencias del Estado frente a la actividad deportiva e indica que el mismo debe fomentar, inspeccionar, vigilar y controlar las organizaciones deportivas y recreativas; también prevé un mandato constitucional específico, esta vez derivado del carácter expansivo del principio democrático, según el cual la estructura y propiedad de esas organizaciones deberán conformarse de acuerdo a dicho principio.

- a) La adscripción de un lugar central y preferente en lo que respecta a la relación en la asignación y gasto público;
- b) La determinación de parámetros constitucionales para la distribución de tales recursos, basados en la aplicación concurrente y ponderada del principio de universalidad de los derechos sociales y el mandato de promoción de la igualdad de oportunidades.

Para la Corte, el gasto público social es comprendido como "[...] aquel cuyo objetivo es la solución de las necesidades básicas insatisfechas de salud, educación, saneamiento ambiental, agua potable, vivienda, y las tendencias al bienestar general y al mejoramiento de la calidad de vida de la población, programados tanto en funcionamiento como en inversión, y dado que la educación ha sido señalada como objetivo fundamental del estado social de derecho" (Sentencia C-375/10).

Como lo ha descrito la jurisprudencia de la Corte, a pesar de la dificultad para otorgar una definición sobre el tópico suficientemente comprensiva, el gasto público social es comprendido como "[...] aquel cuyo objetivo es la solución de las necesidades básicas insatisfechas de salud, educación, saneamiento ambiental, agua potable, vivienda, y las tendencias al bienestar general y al mejoramiento de la calidad de vida de la población, programados tanto en funcionamiento como en inversión, y dado que la educación ha sido señalada como objetivo fundamental del estado social de derecho" (Sentencia C-375/10 - M.P. Mauricio González Cuervo).

Entonces, en ese orden de ideas, el gasto público social es una designación presupuestal forzosa, de raigambre constitucional, que busca garantizar la financiación de los mínimos materiales mencionados. Esta naturaleza se hace evidente al analizar el contenido del artículo 350 C.P., que ordena que dentro de la ley de apropiaciones se prevea un componente denominado gasto público social, el cual:

- a) Tiene prioridad sobre cualquier otra asignación, salvo en los casos de guerra exterior o por razones de seguridad nacional;
- b) Debe distribuirse de manera territorial y a partir del análisis sobre el número de personas con necesidades básicas insatisfechas, la población y la eficiencia fiscal y administrativa, conforme la ley. Esta misma condición es reafirmada por el artículo 366 C.P., en tanto prevé que el bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida de la población son finalidades esenciales del Estado. Por ende, el objetivo fundamental de la actividad estatal, en cuanto a su finalidad social, es la solución de las necesidades básicas insatisfechas de salud, de educación, de saneamiento ambiental y de agua potable. Con el fin de cumplir esa misión, la norma constitucional reitera que en los planes y presupuestos de la Nación y de las entidades territoriales, el gasto público social tendrá prioridad sobre cualquier otra asignación.

En conclusión, es evidente la existencia de un mandato constitucional hacia el Estado, consistente en satisfacer las necesidades básicas insatisfechas antes mencionadas, para lo cual le otorga una asignación presupuestal obligatoria y preferente, denominada gasto público social.

La Corte Constitucional ha identificado dos criterios definidos para la distribución de los recursos que integran el gasto público social. El caso de los derechos sociales, según han sido definidos por este Tribunal, está fundado en el principio de universalidad y progresividad. Lo que implica que deben ser garantizados en condiciones equitativas para toda la población y, además, la acción estatal debe estar dirigida a su amolación progresiva. En tratándose del deporte, estas consideraciones son aplicables mutatis mutandis a la generalidad de los derechos sociales. En tal sentido, respecto cada uno de estos derechos, entre ellos el de la recreación y el deporte, el Estado tiene la obligación de:

- a) Garantizar su contenido mínimo esencial, al margen cualquier consideración sobre nivel de desarrollo económico o definición de una política concreta;
- b) Procurar por su amolación progresiva, lo que implica que una vez alcanzado determinado grado de satisfacción del derecho, queda retrocedida en el mismo de manera injustificada, con lo que la doctrina constitucional define como prohibición de regresividad.

El segundo criterio de distribución del gasto público social está basado en el cumplimiento por parte del Estado del mandato de promoción de la igualdad de oportunidades. Esta deberá significar que en la asignación y disposición de aquellos recursos que integran el gasto público social, deberá preferirse a aquellas personas o grupos que están en situación de marginalidad o debilidad manifiesta, que han sido históricamente discriminados de manera sistemática o que pertenecen a aquellas categorías que conforman "criterios sospechosos" de discriminación según lo expuesto en el fundamento jurídico de la sentencia C-721 de 2011.

Estos argumentos, a juicio de la Sala resultan plenamente aplicables para la identificación de los criterios de distribución del gasto público social destinado al fomento del deporte. Así, en primer término, estos recursos deben garantizar el goce efectivo del derecho social a la práctica del deporte y la recreación, bajo condiciones de universalidad y progresividad. Luego, en segundo lugar, los desarrollos que realice el legislador respecto de ese derecho deben estar enfocados a satisfacer el mandato constitucional de promoción de la igualdad de oportunidades, lo que obliga a otorgar un tratamiento de asignación de recursos que prefiera a las personas o grupos en circunstancias de exclusión o debilidad manifiesta, o tradicionalmente discriminados o marginados.

carácter social, debían patrocinar, promover, ejecutar, dirigir y controlar actividades de deporte y recreación.






Pese a lo anterior, se considera que la citada normatividad, resulta en algunas ocasiones, imprecisa y ambigua, por lo que es fácil caer en confusiones de tipo conceptual. De tal manera, que ello ha coadyuvado a que algunos pocos lleguen a satisfacer intereses particulares, sobre todo respecto al deporte asociado competitivo<sup>2</sup>, lo cual ha ido en detrimento del interés público y social de conformidad con los preceptos establecidos en la Constitución Política y la ley (quienes no pertenecen a ellas, quedan marginados). Lo que en consecuencia, nos lleva a la necesidad de replantear el asunto y reajustar normativamente el ordenamiento jurídico en algunos aspectos, atendiendo las nuevas corrientes de la globalización.

Observemos qué nos traen las distintas legislaciones, efectuando un derecho comparado relacionado con la eficiencia y eficacia en el sector deporte:

DATO/ PAIS					
<b>ORGANO FOMENTADOR</b>	COLDEP ORTES	el Consejo del Presidente sobre Fitness, Deportes y Nutrición	El Consejo en su formación de Educación, Juventud, Cultura y Deporte	Ministerio del deporte	CONADE
<b>FINANCIACION</b>					
<b>DERECHO FUNDAMENTAL</b>	artículo 52 CN			artículo 217 CN	artículo 4 CN
<b>EFICIENCIA Y EFICACIA</b>	BAJA	ALTA		ALTA	MEDIA
<b>NORMATIVIDAD</b>	BASICA	BASICA		BASICA	BASICA VIGILADA

Lo anterior, por supuesto, no es óbice para que el Estado esté investido de la facultad de destinar gasto público social en materia deportiva con base en otros criterios distintos al de focalización. Empero, ello estará subordinado a que se dé cumplimiento prioritario al deber constitucional de preferencia antes explicado, fundado en la vigencia de la igualdad de oportunidades. Esto implica que resultarán contrarias a la Constitución aquellas decisiones legislativas que distribuyan los recursos que integran el gasto público social en detrimento de la financiación de las necesidades básicas insatisfechas de los grupos discriminados o marginados.

<sup>2</sup> Se ha evidenciado, que quienes pertenecen a las élites son quienes llegan a competir en justas internacionales, dependiendo de la disciplina deportiva (su rentabilidad económica), y de la construcción y mantenimiento de los escenarios deportivos (responsabilidad en su mayoría, del Estado, lo cual en este contexto, no observa una adecuada planeación administrativa que debe observarse en el ejercicio de la función pública (en ocasiones, la administración pública es cómplice de ello). Pues, a pesar de que existen recursos con destino al sector deporte, no se evidencia gestión eficiente ni eficaz de los mismos por parte de los organismos encargados (artículos 46, 47 y 48 de la Ley 181 de 1995), pues marginan a quien no se encuentran en dichas élites.

DATO/ PAIS					
<b>ONG</b>		ASPEN INSTITUT 1983 (DICK CLARK)			ASPEN INSTITUT
<b>FOMENTOS</b>					PREMIOS @ LEY DE PREMIOS, ESTIMULO S Y RECOMPE NSAS CIVILES.

Fuente Investigativa: UTL H.R. Enrique Cabrales Baquero<sup>3</sup>

<sup>3</sup> Las distintas legislaciones establecen lo siguiente:

**-Brasil:**

**ARTICULO 217.** Es deber del Estado fomentar las prácticas deportivas formales y no formales, como derecho de cada uno, observando:

1. La autonomía de las entidades deportivas dirigentes y de las asociaciones, en lo referente a su organización y funcionamiento;
2. el destino de los recursos públicos a la promoción prioritaria del deporte escolar y, en casos específicos, para el deporte de alta competición;
3. el tratamiento diferenciado para el deporte profesional y no profesional;
4. la protección y el incentivo a las manifestaciones deportivas de creación nacional;
5. 1o. El Poder Judicial sólo admitirá acciones relativas a la disciplina y a las competiciones deportivas una vez agotadas las instancias de la justicia deportiva, regulada en la ley.
6. 2o. La justicia deportiva tendrá el plazo máximo de sesenta días, contados desde la instrucción del proceso, para dictar la resolución final.
7. 3o. El Poder Público incentivará el ocio, como forma de promoción social.

**- Colombia:**

**ARTICULO 52.** El ejercicio del deporte, sus manifestaciones recreativas, competitivas y autóctonas tienen como función la formación integral de las personas, preservar y desarrollar una mejor salud en el ser humano.

El deporte y la recreación, forman parte de la educación y constituyen gasto público social.

- Ley 181 de 1995
- Ley 1029 de 2006
- Se reconoce el derecho de todas las personas a la recreación, a la práctica del deporte y al aprovechamiento del tiempo libre. El Estado fomentará estas actividades e inspeccionará, vigilará y controlará las organizaciones deportivas y recreativas cuya estructura y propiedad deberán ser democráticas.
- La generalidad de países, no utiliza normatividad específica, respecto a la financiación y administración del sector deportivo público, ni de sus porcentajes de fomento e infraestructura.

**-México**

**ARTICULO 4:**

[...]

Toda persona tiene derecho al acceso a la cultura y al disfrute de los bienes y servicios que presta el Estado en la materia, así como el ejercicio de sus derechos culturales. El Estado promoverá los medios para la difusión y desarrollo de la cultura, atendiendo a la diversidad cultural en todas sus manifestaciones y expresiones con pleno respeto a la libertad creativa. La ley establecerá los mecanismos para el acceso y participación a cualquier manifestación cultural.

Como se evidencia, Colombia posee poca eficiencia y eficacia para el sector en cuestión, pues resulta catalogada como una de las más bajas en el continente, respecto a otros países que se proyectan de manera organizada en el patrocinio mancomunado entre el sector público y privado, con la finalidad de fomentar y desarrollar el deporte en cualquier disciplina, incluso, con miras a la consecución de logros importantes en competencias a nivel internacional.

Es por ello, que resulta relevante regular aspectos necesarios que observen la conformación y desarrollo de la práctica deportiva organizada, con miras a atender los desarrollos jurisprudenciales, tales como los contenidos en la Sentencia T-410 de 1999 de la Corte Constitucional.

**3. Antecedentes.**

La presente iniciativa fue radicada por primera vez en el 2018, año en el cual se encontraba en funcionamiento el Departamento Administrativo del Deporte, la Recreación, la Actividad Física y el Aprovechamiento del Tiempo Libre – COLDEPORTES, entidad rectora del sector deporte en Colombia. Posteriormente, fue expedida la Ley 1967 de 2019, por la cual se transformó el Departamento Administrativo del Deporte, la Recreación, la Actividad física y el Aprovechamiento del tiempo libre (Coldeportes) en el Ministerio del Deporte.

No obstante lo anterior, resulta pertinente exponer cual era el estado de las cosas y los argumentos expuestos para el momento en el que se radicó inicialmente la iniciativa, pues esto es lo que fundamentó y sigue fundamentando la presentación de este proyecto de Ley:

"El Departamento Administrativo del Deporte, la Recreación, la Actividad Física y el Aprovechamiento del Tiempo Libre – COLDEPORTES, tiene como objetivo, dentro del marco de sus competencias y de la ley, formular, adoptar, dirigir, coordinar y ejecutar la política pública, planes, programas y proyectos en materia del deporte, la recreación, el aprovechamiento del tiempo libre y la actividad física, para promover el bienestar, la calidad de vida, así como contribuir a la salud pública, a la educación, a la cultura, a la cohesión social, a la nacional y a las relaciones internacionales, a través de la participación de los actores públicos y privados.

En ese sentido, lo primero que ha de tenerse en cuenta es que actualmente existe un sistema de financiación para el sector deporte, que en su mayoría es atendido por el

Toda persona tiene derecho a la cultura física y a la práctica del deporte. Corresponde al Estado su promoción, fomento y estímulo conforme a las leyes en la materia.  
[...]

**LEY DE PREMIOS, ESTIMULOS Y RECOMPENSAS CIVILES.**

**ARTICULO 1.-** Esta ley tiene por objeto determinar las normas que regulan el reconocimiento público que haga el Estado, de aquellas personas que por su conducta, actos u obras, merezcan los premios, estímulos o recompensas que la misma establece.

Estado (otras, en ocasiones, son atendidas por parte del sector privado, pero focalizado al deporte de grandes masas)<sup>4</sup>. Y cierto es que los recursos provenientes de la Nación, son determinados en gran medida por los ingresos con los que cuenta el Ministerio de Deporte, anteriormente, el Departamento Administrativo del Deporte, la Recreación, la Actividad Física y el Aprovechamiento del Tiempo Libre – COLDEPORTES, para la ejecución de su presupuesto.

Con ello, resulta importante traer a colación que el Ministerio de Deporte, extinto Departamento Administrativo del Deporte, la Recreación, la Actividad Física y el Aprovechamiento del Tiempo Libre – COLDEPORTES, a través del Presupuesto General de la Nación, ha tenido las siguientes asignaciones en los últimos años:

	2013	2014	2015	2016	2017	2018
<b>Funcionamiento</b>	24.652.914.916	25.257.295.687	28.691.663.300	63.544.110.0396	56.405.723.673	38.382.000.000
<b>Inversión</b>	364.064.000.000	327.703.656.000	407.679.743.203	345.243.514.580	534.058.554.407	537.985.000.000
<b>Total Asignado</b>	388.716.914.916	352.960.951.687	436.371.406.503	408.787.614.976	590.464.278.080	576.367.000.000

Fuente: SIIF Nación

Para la conformación del presupuesto mencionado, se tienen, entre otros, los recursos recaudados en ocasión al artículo 512-2 del Estatuto Tributario (modificado por la Ley 1819 de 2016). Esto es, el que estableció en un 4% el impuesto sobre las ventas del IVA al servicio de telefonía móvil. Allí se preceptuó:

*"Artículo 512-2. Base gravable y tarifa en los servicios de telefonía, datos y navegación móvil. Los servicios de telefonía, datos, internet y navegación móvil estarán gravados con la tarifa del cuatro por ciento (4%) sobre la totalidad del servicio, sin incluir el impuesto sobre las ventas.*

*Para la porción correspondiente a los servicios de datos, internet y navegación móvil se gravará solo el monto que exceda de uno punto cinco (1.5) UVT mensual.*

*El impuesto se causará en el momento del pago correspondiente hecho por el usuario.*

*Este impuesto de cuatro por ciento (4%) será destinado a inversión social en Deporte y Cultura y se distribuirá así:*

*1. El setenta por ciento (70%) para Deporte. Estos recursos serán presupuestados en el Departamento Administrativo del Deporte, la Recreación, la Actividad Física y el Aprovechamiento del Tiempo Libre (Coldeportes).*

<sup>4</sup> Pese a que tanto el sector público como el privado tienen la co-responsabilidad en el fomento y desarrollo del deporte, la recreación la actividad física y el aprovechamiento de tiempo libre, no existe claridad frente al fomento, desarrollo e incentivos para que la empresa privada participe más activamente en el patrocinio del deporte nacional de conformidad con el artículo 52 de la Constitución Política.

2. El treinta por ciento (30%) para Cultura. Estos recursos serán presupuestados en el Ministerio de Cultura.

PARÁGRAFO 1o. Los recursos girados para Cultura a las entidades territoriales, que no hayan sido ejecutados al 31 de diciembre de la vigencia siguiente a la cual fueron girados, serán reintegrados por dichas entidades territoriales a la Dirección General de Crédito Público y del Tesoro Nacional, junto con los rendimientos financieros generados, a más tardar el 30 de junio siguiente.

Los recursos reintegrados al Tesoro Nacional serán destinados a la ejecución de proyectos de inversión a cargo del Ministerio de Cultura relacionados con la apropiación social del patrimonio cultural.

PARÁGRAFO 2o. Los rendimientos financieros originados por los recursos del impuesto nacional al consumo a la telefonía, datos, internet y navegación móvil girados a las entidades territoriales para el fomento, promoción y desarrollo de la Cultura y el Deporte, deberán consignarse semestralmente a la Dirección General de Crédito Público y del Tesoro Nacional, en febrero y julio de cada año.

De conformidad con lo anterior, el gravamen –gráficamente- se distribuye de la siguiente manera:



En el desarrollo del mismo, el Departamento Administrativo del Deporte, la Recreación, la Actividad Física y el Aprovechamiento del Tiempo Libre – COLDEPORTES, expidió entre otras, la Circular Externa No. 0001 del 15 de junio de 2018, donde estableció lineamientos de los recursos del impuesto nacional al consumo a la telefonía móvil, en materia deportiva. En la misma se consideró, entre otra, que:

*[...] IMPUESTO NACIONAL AL CONSUMO A LA TELEFONÍA MÓVIL, INTERNET, NAVEGACIÓN MÓVIL Y SERVICIO DE DATOS*

*Destinación del impuesto nacional al consumo a la prestación de los servicios de telefonía móvil, internet y navegación móvil, y servicio de datos para Deporte.*

El 70% de los recursos generados por el Impuesto Nacional al Consumo aplicable al servicio de la telefonía, datos y navegación móvil, y servicios de datos, de que trata el artículo 512-2 del Estatuto Tributario destinados para Deporte, se presupuestarán en el "Departamento Administrativo del Deporte, la recreación, la actividad física y el aprovechamiento del tiempo libre – Coldeportes" y se destinarán a los siguientes conceptos:

- Para el plan sectorial de fomento, promoción y desarrollo del deporte, y la recreación, escenarios deportivos incluidos los accesos en las zonas de influencia de los mismos, así como para la atención de los juegos deportivos nacionales y los juegos paralímpicos nacionales, los compromisos del ciclo olímpico y paralímpico que adquiere la Nación y la preparación y participación de los deportistas en todos los juegos mencionados y los del calendario único nacional. Estos recursos serán presupuestados en el Departamento Administrativo del Deporte, la Recreación, la Actividad Física y el Aprovechamiento del Tiempo Libre (COLDEPORTES).
- Para destinarlo a programas de fomento y desarrollo deportivo e infraestructura, en el Distrito Capital y los Departamentos. Del total de estos recursos se deberán destinar mínimo un tres por ciento (3%) para el fomento, promoción, desarrollo del deporte y la recreación de deportistas con discapacidad.
- Para la ejecución de proyectos de inversión a cargo del Departamento Administrativo del Deporte, la Recreación, la Actividad Física y el Aprovechamiento del Tiempo Libre (COLDEPORTES)".

Como se observa, los programas de fomento y desarrollo de actividades deportivas no cuentan con una garantía mínima en el porcentaje de su financiamiento (se diluye respecto a los demás programas y/o componentes)<sup>5</sup>, y es por ello que el presente proyecto de ley pretende regular el mismo, así:

Sobre el citado setenta por ciento (70%), constitutivo de un cien por ciento (100%) con destino al Deporte, se tiene la necesidad de establecer el porcentaje mínimo de la destinación de recursos en el desarrollo y fomento de actividades deportivas en el territorio nacional, después de efectuarse los lineamientos para la distribución de la inversión de los recursos del IVA a la telefonía móvil por parte del Ministerio del Deporte, conforme a la normatividad vigente, toda vez que de no regularse, el desarrollo y fomento de actividades deportivas en el territorio nacional se encontraría diezmado frente a otros, como por ejemplo, los correspondientes a proyectos de infraestructura deportiva y recreativa. De tal manera, que el mínimo que se propone corresponde al veinte por ciento (20%) de dichos recursos.

Lo anterior, tiene sustento en lo siguiente:

Los dineros recaudados en ocasión al artículo 512-2 del Estatuto Tributario en las vigencias 2017 y 2018, se observan de manera desagregada por conceptos de inversión y funcionamiento, de la siguiente manera:

<sup>5</sup> Todo se encuentra en una misma bolsa, y se distribuye de conformidad con las directrices que considere COLDEPORTES.

TIPO	2017		2018		NO CONSIDERADO 2018
	APR	IVA Tel. Móvil	PRG	IVA Tel. Móvil	
<b>Funcionamiento</b>	55.688	27.194 1/	38.382	-	17.306
<b>Inversión</b>	529.661	169.667 2/	513.085	161.808 3/	16.576
<b>Infraestructura +JJ Bolivarianos 2017</b>	207.999	-	309.300	-	101.301
<b>Resto Inversión</b>	321.662	-	203.785	-	117.877
<b>Total COLDEPORTES</b>	585.349	196.861	551.467	161.808	33.882

1/ Recursos transferidos a los entes territoriales equivalentes al 12.5% del 90% del IVA a la Telefonía Móvil  
2/Corresponde al 75% del 90% del IVA de la Telefonía móvil  
3/ Corresponde al 70% del IVA a la telefonía móvil de acuerdo a la Ley 1819 de 2016 (Reforma Tributaria)

Fuente: Ministerio de Hacienda y Crédito Público; Cifras en Millones de Pesos.

Ahora, frente a la modificación del Estatuto Tributario, las cifras son las siguientes<sup>6</sup>:

Rentas De Destinación Específica Impuesto Al Consumo Telefonía Móvil: Cifras en Miles de Millones de Pesos (\$)

CONCEPTO DE GASTO	BASE LEGAL	CONCEPTO DE RENTA	DISTRIBUCION (%)	
			2017	2018
COLDEPORTES: Liquidación Plan Sectorial Recreación y Deporte	Ley 788 de 2002; Ley 1607 de 2012 (art. 72); y Ley 1753 de 2015 (art. 85)	75% para el plan sectorial de fomento, promoción, desarrollo del deporte, la recreación, escenarios deportivos, la atención de los juegos deportivos, la atención de los juegos deportivos nacionales y paraolímpicos nacionales, entre otros.	75,0%	169,7
COLDEPORTES Y	Ley 788 de 2002;	El 25% restante	90%	

<sup>6</sup> La manera como COLDEPORTES ha invertido los recursos en los último 10 años, se soporta en las siguientes normas: Artículo 35 de la Ley 788 de 2002; artículo 37 de la Ley 1111 de 2006 (Decreto 4934 de 2009); artículos 71 y 72 de la Ley 1607 de 2012; artículo 85 de la Ley 1753 de 2015; artículo 201 de la Ley 1819 de 2016.

MINCULTURA: Programa Desarrollo Deportivo, Deptos. Y Distrito Capital	Ley 1607 de 2012 (art. 72); y Ley 1753 de 2015 (art. 85)	debe ser girado a los Departamentos y al Distrito Capital para apoyar los programas de fomento y desarrollo deportivo, atendiendo los criterios del SGP y también, al fomento, promoción y desarrollo de la cultura y la actividad artística colombiana.	25,0%	54,4
MINCULTURA	Ley 1607 de 2012; y Ley 1753 de 2015 (art. 85)	Departamentos y Distrito Capital	12,5%	27,2
DEPORTE	Ley 1607 de 2012; y Ley 1753 de 2015 (art. 85)	Departamento y Distrito Capital	12,5%	27,2
Red Nacional de Bibliotecas Públicas	Ley 1379 de 2010; Ley 1753 de 2015 (art. 85)	En desarrollo de lo previsto en el artículo 24 de la Ley 397 de 1997, no menos del 10% del total del incremento de IVA a que se refiere el artículo 470 del Estatuto Tributario, adicionado por la Ley 1111 de 2006, se destinarán a los efectos previstos en dicho artículo.	10,0%	27,7
<b>REFORMA TRIBUTARIA 2016</b>				
COLDEPORTES	Ley 1819 de 2016 (Art. 201)	Por reglamentar	70,0%	161,8
MINCULTURA	Ley 1819 de 2016 (Art. 201)	Por reglamentar	30,0%	69,3
<b>TOTAL RECURSOS DISTRIBUIDOS</b>			<b>100%</b>	<b>251,7</b> <b>231,2</b>

Fuente: SIIF-MHCP  
 Nota: para 2017, Coldeportes recibió el 78,75% del IVA total a la telefonía móvil; mientras, para 2018 se le asignará el 70%.

El comportamiento del presupuesto de inversión en el Ministerio del Deporte, obedece a tres grandes líneas:

- Fomento a la Recreación, la Actividad Física y el Deporte
- Formación y Preparación de Deportistas
- Fortalecimiento de la Gestión y Dirección del Sector Deporte y Recreación

Estas líneas programáticas permiten establecer los recursos de una manera más clara dejando determinar las inversiones en fomento y desarrollo deportivo, donde entre otros, se encuentran los siguientes proyectos de inversión:

- Apoyo a la universalización de la práctica regular de la actividad física y de hábitos y estilos de vida saludable en Colombia
- Apoyo al desarrollo del programa convivencia y paz en Colombia
- Apoyo y fomento para el desarrollo del deporte social comunitario en Colombia.
- Apoyo y fomento para el desarrollo de la recreación en Colombia
- Apoyo y fomento al desarrollo de la educación física extraescolar y el deporte formativo de la infancia, adolescencia y juventud en Colombia
- Apoyo al programa que orienten un desarrollo neuromotriz, formación técnica y física en la educación física extraescolar nacional.

El porcentaje de la asignación al fomento en los últimos cinco años frente al presupuesto asignado fue el siguiente<sup>7</sup>:

PROYECTOS POR LÍNEAS PROGRAMÁTICAS	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Fomento a la Recreación, la actividad física y el deporte	26,05%	21,34%	15,83%	19,57%	15,47%	11,30%

Fuente: COLDEPORTES

Como se observa, es más que claro que el porcentaje de inversión para el fomento y desarrollo del deporte ha decrecido a lo largo de los últimos años. Por ello, la necesidad de garantizar un porcentaje mínimo de estos recursos, que como se expuso, ya se encuentran apropiados por disposición del Estatuto Tributario (art. 512-2).

En ese sentido, la finalidad del artículo 1º del proyecto de ley, es pretender fijar mínimo en un 20% los recursos que se recauden en ocasión al artículo 201 de la Ley 1819 de 2006 (modificativa del Estatuto Tributario) y con destino al deporte, en programas de fomento y desarrollo deportivo.

<sup>7</sup> Es importante se tenga en cuenta, que la asignación se realiza a través de proyectos de cofinanciación los cuales deben ser presentados solamente a través de las Federaciones Deportivas, Institutos Departamentales, Regionales o Locales, entidades del Sistema Nacional del Deporte Las pautas y lineamientos están enfocados a desarrollar la cultura física a través del deporte, la recreación, la actividad física y la educación física, para contribuir al mejoramiento de la calidad de vida de la población colombiana. Para acceder a los recursos, COLDEPORTES realiza convocatorias públicas a nivel nacional como política de cofinanciación para presentar proyectos, las fechas están relacionadas con la disponibilidad de los recursos, las necesidades de desarrollo y compromiso deportivo. Dichos proyectos deben ser presentados según las convocatorias, las cuales son publicadas en la página web de COLDEPORTES, donde se establecen claramente las líneas de acción, requisitos y la normatividad vigente para la presentación de proyectos del Departamento Nacional de Planeación (Metodología General Ajustada).

El parágrafo del mismo artículo, dispone que respecto a los mismos recursos, se garantice una partida que beneficie a las Escuelas de Formación Deportiva legalmente registradas y/o reconocidas por alguno de los organismos que integran el Sistema Nacional del Deporte (Ley 181 de 1995), en los componentes de investigación, capacitación (orientación), promoción y competencia deportiva.

Y es que ello resulta necesario, toda vez que los mismos se constituyen como los principales semilleros y eslabón primario en la formación de deportistas<sup>8</sup>; por lo que es imperioso, se alleguen las herramientas necesarias para el desarrollo íntegro deportivo, como lo es, el estimular al sector<sup>9</sup> que se encarga de gestar deportistas con miras a la recreación, o más importante aún, al alto rendimiento. Por ello, resulta perentorio que las escuelas de formación deportivas no solo sean consideradas como programas educativos sino, como organismos deportivos, sujetos de derechos y obligaciones, alcanzando un status social importante en el fomento y desarrollo deportivo dentro del territorio nacional. De esta manera, las Escuelas de formación deportiva podrán acceder a los beneficios que se disponen en el citado proyecto de ley.

Aunado a ello, basta solo mencionar que las mismas disposiciones coadyuvan en el desarrollo de la política criminal dentro del Estado colombiano, en lo que respecta a crear espacios que propugnan la prevención del delito<sup>10</sup> y la desviación social de la conducta<sup>11,12</sup>.

**4. Destinación Específica de Recursos – Excepción Constitucional.**

El artículo 1º del Proyecto de Ley tiene por finalidad establecer que un mínimo del 20% de los recursos que se recauden en ocasión al artículo 201 de la Ley 1819 de 2006 (modificativa del Estatuto Tributario) sean destinados en programas de fomento y desarrollo deportivo. De igual forma, que, respecto a los mismos recursos, se garantice una partida que beneficie a las Escuelas de Formación Deportiva legalmente registradas y/o reconocidas por alguno de los organismos que integran el Sistema Nacional del Deporte (Ley 181 de 1995), en los componentes de investigación, capacitación (orientación), promoción y competencia deportiva.

<sup>8</sup> Hasta hoy, de conformidad con las Resoluciones 000058 del 25 de abril de 1991 y 0001909 del 05 de agosto de 1991 de COLDEPORTES (véase igualmente, Resolución No. 299 de 2009 del Instituto Distrital de Recreación y Deporte – IDR D de Bogotá D.C.), las escuelas de formación deportivas son consideradas programas educativos y no organismos deportivos, de tal manera que no tienen reconocimiento deportivo, ni hacen parte del Sistema Nacional del Deporte. De tal manera, que la presente ley pretende se les de el reconocimiento correspondiente, para ser beneficiarios de la capacitación, promoción y competencia deportiva.  
<sup>9</sup> El estímulo consiste en entregarles las herramientas conceptuales básicas y necesarias, que se encuentren a la vanguardia de un mundo globalizado (investigación, orientación, promoción y competencia deportiva).  
<sup>10</sup> Ministerio de Justicia y del Derecho. Comisión Asesora de Política Criminal. Informe Final. Diagnóstico y propuesta de lineamientos de política criminal para el Estado colombiano. Junio de 2012.  
<sup>11</sup> Taylor I., Walton P., y J. Young. La Nueva Criminología. Contribución a una teoría social de la conducta desviada. Amorrortu Editores. 1era. Ed. Buenos Aires. 1977.  
<sup>12</sup> "Por el cual se establece el porcentaje mínimo de destinación de recursos al desarrollo y fomento de actividades deportivas en el territorio nacional, y se garantizan beneficios a escuelas de formación deportiva", Proyecto de Ley 220 Cámara, 2018.

Frente a lo anterior, es pertinente aclarar que el artículo 359 de la Constitución Política, preceptuó:

**"ARTICULO 359. No habrá rentas nacionales de destinación específica.**

Se exceptúan:

1. Las participaciones previstas en la Constitución en favor de los departamentos, distritos y municipios.
2. Las destinadas para inversión social.
3. Las que, con base en leyes anteriores, la Nación asigna a entidades de previsión social y a las antiguas intendencias y comisarías". (Subraya fuera de texto)

La Sentencia C-009 de 2002 de la Corte Constitucional (M.P. Jaime Córdoba Triviño), estableció que, en aplicación al anterior precepto se han señalado una serie de características, de las cuales importa resaltar las siguientes:

- a. La prohibición consagrada en el artículo 359 de la Carta Política recae sobre rentas tributarias del orden nacional y no territorial, es decir sobre impuestos nacionales.
- b. Las rentas de destinación específica proceden únicamente con carácter excepcional y siempre que se den los presupuestos taxativamente señalados en el artículo 359 de la Constitución.
- c. La consagración de rentas de destinación específica no puede darse simplemente por el objeto del ente beneficiario.
- d. La prohibición de las rentas nacionales de destinación específica se justifica como un instrumento de significación política y de cumplimiento del plan de desarrollo.
- e. La prohibición constitucional de las rentas de destinación específica tiene como finalidad consolidar las funciones del presupuesto como instrumento democrático de política fiscal, de promoción del desarrollo económico y de asignación eficiente y justa de los recursos".

Así las cosas, se considera que lo consagrado en el artículo propuesto se circunscribe a la excepción No. 2 del artículo 359 constitucional, pues es claro en disponer la destinación de recursos a inversión social dentro del sector deporte, recreación, actividad física y aprovechamiento del tiempo libre. Pues, como ejemplo, los programas de fomento del deporte son concebidos como "inversión social", en el entendido que la práctica deportiva tiene como objetivos, entre otros, la salud, la cohesión social y el esparcimiento o aprovechamiento del tiempo libre.

**5. Impacto Fiscal.**

El proyecto de ley en cuestión no tiene impacto fiscal alguno, toda vez que lo único que propende, como se dijo, es garantizar la destinación de un porcentaje mínimo de las apropiaciones causadas en virtud del Estatuto Tributario, que respalden programas consistentes en el fomento y desarrollo de actividades deportivas, entre otras.

**6. Consideraciones finales.**

Se considera oportuna la presentación nuevamente del presente proyecto de ley<sup>13</sup>, pues resulta claro que, actualmente, el estado de las cosas expuesto en el acápite de los antecedentes continúa igual, es decir, no se ha establecido un porcentaje mínimo de esos recursos que se recaudan con ocasión al artículo 201 de la Ley 1819 de 2006 (modificativa del Estatuto Tributario) y con destino al deporte, dirigido a programas de fomento y desarrollo deportivo, lo cual ha impedido que exista un desarrollo real y significativo en el área de fomento a la Recreación, la actividad física y el deporte.

Adicionalmente, no solo continúa siendo imperativo el establecimiento de un porcentaje mínimo destinado a esta área, sino que, para que a futuro exista una materialización concreta de estos recursos, proponemos se garantice una partida que beneficie, específicamente, a las Escuelas de Formación Deportiva legalmente registradas y/o reconocidas por alguno de los organismos que integran el Sistema Nacional del Deporte. Lo anterior, por cuanto cada vez es más evidente la importancia de apoyar esos centros de formación deportiva iniciales con herramientas eficaces, que permitan a dichas escuelas formar desde sus inicios a deportistas de todas las disciplinas a efectos de garantizar el derecho al deporte y la recreación.

<sup>13</sup> Previamente, se radicó el Proyecto de Ley 220 de 2018 Cámara, el cual fue archivado por vencimiento de términos conforme a la Constitución y la Ley 5ª de 1992.

**PROPOSICIÓN**

Por lo anterior, nos permitimos comedidamente solicitarle a la Comisión Tercera de la Cámara de Representantes dar primer debate al proyecto de Ley No. 277 de 2021 "Por el cual se establece un porcentaje mínimo de destinación de recursos al desarrollo y fomento de actividades deportivas en el territorio nacional, y se garantizan beneficios a escuelas de formación deportiva".



**ENRIQUE CABRALES BAQUERO**  
Representante a la Cámara por Bogotá D.C.  
Coordinador Ponente



**SILVIO JOSÉ CARRASQUILLA TORRES**  
Representante a la Cámara por Bolívar  
Ponente



**GILBERTO BETANCOURT PÉREZ**  
Representante a la Cámara por Nariño  
Ponente

TEXTO PROPUESTO PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY No. 277 DE 2021 "POR EL CUAL SE ESTABLECE UN PORCENTAJE MÍNIMO DE DESTINACIÓN DE RECURSOS AL DESARROLLO Y FOMENTO DE ACTIVIDADES DEPORTIVAS EN EL TERRITORIO NACIONAL Y SE GARANTIZAN BENEFICIOS A ESCUELAS DE FORMACIÓN DEPORTIVA."

**DECRETA:**

**ARTÍCULO 1º.** De los recursos recaudados con destino al deporte en ocasión al artículo 512-2 del Estatuto Tributario, una vez efectuados los lineamientos para la distribución de la inversión de los recursos del IVA a la telefonía móvil por parte del Ministerio del Deporte, se garantizará un porcentaje mínimo equivalente al 20% del total de dichos recursos, con destino a programas de fomento y desarrollo deportivo en el territorio nacional.

**Parágrafo 1.** De los recursos destinados a programas de fomento y desarrollo deportivo, el Ministerio del Deporte, dispondrá una partida que beneficie a las Escuelas de Formación Deportiva legalmente registradas y/o reconocidas por alguno de los organismos que integran el Sistema Nacional del Deporte, en los componentes de investigación, capacitación, promoción y competencia deportiva.

**Parágrafo 2.** El Sistema Nacional del Deporte, dispondrá las políticas públicas y reglamentarias correspondientes, a efectos de registrar y/o reconocer a las escuelas de formación deportiva, como organismos deportivos que desarrollan programas educativos.

**ARTÍCULO 2º.** Las Escuelas de Formación Deportiva legalmente registradas y/o reconocidas por alguno de los organismos que integran el Sistema Nacional del Deporte que hace referencia el artículo anterior, deberá contar con personal acreditado que propenda por el desarrollo físico de los menores de edad y la educación en valores para vivir en comunidad.

**ARTÍCULO 3º.** La presente ley rige a partir de su promulgación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.

De los Honorables Congresistas,



**ENRIQUE CABRALES BAQUERO**  
Representante a la Cámara por Bogotá D.C.



**GILBERTO BETANCOURT PÉREZ**  
Representante a la Cámara por Nariño



**SILVIO JOSÉ CARRASQUILLA TORRES**  
Representante a la Cámara por Bolívar

**CÁMARA DE REPRESENTANTES - COMISIÓN TERCERA  
CONSTITUCIONAL PERMANENTE  
(ASUNTOS ECONÓMICOS)**

Bogotá D.C., 28 de enero de 2022. En la fecha se recibió en esta Secretaría el Informe de Ponencia **positiva** para Primer Debate del Proyecto de Ley N°277 de 2021 Cámara, "POR EL CUAL SE ESTABLECE UN PORCENTAJE MÍNIMO DE DESTINACIÓN DE RECURSOS AL DESARROLLO Y FOMENTO DE ACTIVIDADES DEPORTIVAS EN EL TERRITORIO NACIONAL, Y SE GARANTIZAN BENEFICIOS A ESCUELAS DE FORMACIÓN DEPORTIVA", suscrita por los Honorables Representantes a la Cámara ENRIQUE CABRALES BAQUERO, SILVIO JOSÉ CARRASQUILLA TORRES, BAYARDO GILBERTO BETANCOURT PÉREZ, y se remite a la secretaria general de la corporación para su respectiva publicación en la gaceta del congreso, tal y como lo ordena el artículo 156 de la ley 5ª de 1992.

La Secretaria General,



**ELIZABETH MARTÍNEZ BARRERA**

**INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 400 DE 2021 CÁMARA**

*por medio del cual se exalta la labor y se establecen incentivos al personal educativo, personal de la salud y miembros de la Fuerza Pública por su constante servicio y entrega, especialmente durante el tiempo de pandemia producto del COVID-19 y se dictan otras disposiciones.*

<p><b>INFORME DE PONENCIA POSITIVA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY N° 400/2021 CÁMARA "POR MEDIO DEL CUAL SE EXALTA LA LABOR Y SE ESTABLECEN INCENTIVOS AL PERSONAL EDUCATIVO, PERSONAL DE LA SALUD Y MIEMBROS DE LA FUERZA PÚBLICA POR SU CONSTANTE SERVICIO Y ENTREGA, ESPECIALMENTE DURANTE EL TIEMPO DE PANDEMIA PRODUCTO DEL COVID-19 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES."</b></p> <p><b>TRÁMITE DEL PROYECTO DE LEY</b></p> <p>El Proyecto de Ley número 400 de 2021 de Cámara titulado "Por medio del cual se exalta la labor y se establecen incentivos al personal educativo, personal de la salud y miembros de la fuerza pública por su constante servicio y entrega, especialmente durante el tiempo de pandemia producto del covid- 19 y se dictan otras disposiciones" fue radicado el día 24 de noviembre de 2021 por el Honorable Congresista Silvio Carrasquilla Torres y publicado el 29 de noviembre de 2021 en la gaceta 1723 de 2021. El presente proyecto de ley es remitido a la Comisión Tercera de la Cámara de Representantes, la cual, mediante comunicación electrónica oficial del 6 de diciembre de 2021, nos ha designado como ponentes para primer debate; para lo cual se rinde ante su despacho la ponencia a primer debate del presente proyecto, tras la petición de prórroga solicitada por su autor y coordinador ponente y concedida el día 21 de diciembre de 2021.</p> <p><b>OBJETO Y CONTENIDO</b></p> <p>El objeto del presente proyecto es "exaltar la labor y otorgar incentivos para el personal docente del sector público, personal de la salud en todas sus áreas y miembros de la fuerza pública, como reconocimiento a su arduo compromiso y eficaz desempeño de forma permanente, especialmente durante el tiempo de pandemia producto del covid-19, lapso en el cual se intensificó su servicio a favor de la comunidad, con miras a frenar las consecuencias ocasionadas por el virus, destacándose notoriamente el cumplimiento de sus funciones y generando en consecuencia bienestar y seguridad para toda la sociedad". La iniciativa cuenta con 15 artículos divididos en 6 títulos.</p> <p>El principal objetivo de los incentivos es motivar a los trabajadores para que tengan un mayor desempeño en las tareas realizadas, además de premiarlos por su excelente labor y servicio, beneficiándose de esta manera también la sociedad en general, puesto que una vez sientan que están siendo valorados cada uno de sus esfuerzos y se le da importancia a las actividades desplegadas en los diferentes roles que desempeñan, el personal incentivado rendirá mucho más en sus oficios, incrementará la calidad de su servicio y brindará una mejor atención a la ciudadanía.</p> <p>Ahora bien, los incentivos de uno u otro tipo no son suficientes por sí solos. El gran reto está en obtener una combinación equilibrada entre lo financiero y lo no financiero a fin de obtener resultados que perduren en el tiempo, pues de lo contrario sólo constituirán medidas paliativas con resultados a corto plazo sin mucha</p>	<p>trascendencia para la sociedad, situación antónima al proyecto de ley presentado, toda vez que se han tenido en cuenta todos estos factores a la hora de proponer los incentivos.</p> <p>En ese orden de ideas, los incentivos propuestos no son netamente económicos, buscando encontrar precisamente esa integralidad y equilibrio del que se ha hablado, por ende, encontramos incentivos como condecoraciones, certificados de excelencia, placas conmemorativas, etc lo cuales no generan mayor inversión monetaria por parte del Estado y conducen a una satisfacción de los incentivados, a que se sientan apreciados y valorados, que no observen su trabajo como una obligación o una carga más sino como una verdadera labor social, a través de las cual pueden salvar, cuidar, proteger y formar muchas vidas.</p> <p>Este tipo de incentivos constituye una fuente principal para que el profesional posea claridad de las funciones y responsabilidades, les permite obtener liderazgo en otros procesos que ayuden a aumentar la productividad de la dependencia en la que laboren y contribuye a la creatividad y los procesos de toma de decisiones.</p> <p>A su vez, también se han estructurado incentivos de tipo pecuniario tales como: descuento del 50% en el valor de la matrícula para estudios de postgrados y especializaciones, talleres de salud mental y manejo del estrés, becas, disminución en el costo del pasaporte entre otros, los cuales más que un gasto publico se convierten en una mínima garantía para el personal de la salud, personal educativo y funcionarios de la fuerza pública, un beneficio adicional al salario que reciben, el cual resulta sumamente necesario teniendo en cuenta todos los sacrificios que hacen día a día estos trabajadores, especialmente durante el tiempo de pandemia, lapso en el cual han tenido que doblegar sus esfuerzos para dar abastos con todas las necesidades que han surgido, manteniéndose al pie de batalla sin decaer en sus funciones.</p> <p>Bajo ese hilo conductor, los incentivos financieros hacen del funcionario una mejor persona y un mejor profesional tanto académica como socialmente, porque le permiten tener acceso a oportunidades que con el salario básico no podrían adquirir, por ejemplo, realizar posgrados y especializaciones, porque es sumamente difícil pagar una formación académica de este tipo, teniendo en cuenta la situación económica del país y los gastos que se generan día a día en alimentación, vivienda, servicios públicos, hijos etc, pero si se obtiene una beca donde se cubra el 50% de este gasto, será mucho más fácil cumplir con esta meta, formación que también beneficiara a las diferentes entidades en las que labore el profesional, porque contara con un funcionario aptamente calificado.</p> <p>Lo anterior, en virtud de que la formación continua es sin duda uno de los incentivos que da mayor contribución a una organización, generando a su vez más empleo por formación de competencias e igualdad de oportunidades, además mejora el impacto</p>
<p>en relación con el entorno y la satisfacción de los agentes, los usuarios del sistema y la comunidad en general.</p> <p>Otro ejemplo de la importancia de estos incentivos, lo observamos también en la necesidad de talleres para salud mental y manejo del estrés de personal indicado, porque no se puede pasar por alto el hecho de que estos últimos tiempos han sido de gran presión para cada uno de ellos, resultando menester entonces formarlos para este tipo de eventualidades a fin de que logren mantener la calma y la productividad en medio de la crisis, puesto que un profesional que sepa manejar todo tipo de tensiones y trabajar en tiempos de crisis será de gran utilidad para todo el equipo.</p> <p>Así las cosas, es importante votar a favor por este proyecto de ley porque con él se busca generar un cambio positivo en el personal del sistema educativo, del sector de la salud y de la fuerza pública, contribuyendo a mejorar sus condiciones laborales, profesionales y sociales, inversión que se verá retribuida en el rendimiento y eficacia en el cumplimiento de sus funciones, en el alcance de mayores logros y metas, generando un beneficios para el pueblo colombiano en general.</p> <p><b>PROPOSICIÓN</b></p> <p>Por las consideraciones anteriormente expuestas solicito a los miembros de la Comisión Tercera de la Cámara de Representantes votar positivo el Proyecto de Ley No. 400/2021 Cámara "Por medio del cual se exalta la labor y se establecen incentivos al personal educativo, personal de la salud y miembros de la fuerza pública por su constante servicio y entrega, especialmente durante el tiempo de pandemia producto del covid-19 y se dictan otras disposiciones".</p> <p>Cordialmente,</p>  <p><b>SILVIO JOSÉ CARRASQUILLA TORRES</b> Representante a la Cámara</p>	<p><b>PROYECTO DE LEY No.400 DE 2021</b></p> <p><b>Por medio de la cual se exalta la labor y se establecen incentivos al personal educativo, personal de la salud y Policía Nacional por su labor, en especial a lo largo de la pandemia y se dictan otras disposiciones.</b></p> <p>El Congreso de la República</p> <p><b>DECRETA:</b></p> <p><b>ARTÍCULO 1. OBJETO:</b> La presente Ley tiene por objeto exaltar la labor y otorgar incentivos para el personal del servicio docente del sector público, personal de la salud e integrantes de la Policía Nacional, como reconocimiento a su arduo compromiso y desempeño el cual se destacó se vio indispensable para la sociedad gracias a las acciones llevadas a cabo para atender las consecuencias de la pandemia ocasionada por el COVID 19.</p> <p><b>ARTÍCULO 2. CONDECORACIÓN:</b> El Gobierno Nacional otorgará la condecoración de la <b>Orden Nacional al Mérito</b>, en los términos del Decreto 3086 de 1981 y normas que lo modifiquen o sustituyan, para el personal educativo, personal de la salud y personal perteneciente a la Policía Nacional que durante la pandemia se hayan destacado por su entrega y ardua labor en el ejercicio de su trabajo, contribuyendo así con el manejo de la crisis ocasionada por el COVID 19 en Colombia y/o destacándose por su entrega y profesionalismo en su labor. Adicionalmente, la entidad correspondiente a la cual el condecorado haga parte deberá otorgar un incentivo ya sea en hecho o monetario debido a su labor.</p> <p>Una vez superada la pandemia, éste reconocimiento se realizará anualmente y se otorgará al personal mencionado en el presente artículo, que se destaque por su compromiso y desempeño en el año inmediatamente anterior.</p> <p><b>ARTÍCULO 3. INCENTIVO DÍA LIBRE.</b> Las autoridades competentes otorgarán dos días de descanso remunerado para el personal de la salud, personal educativo y personal perteneciente a la Policía Nacional, el cual se haya destacado en sus labores durante el periodo comprendido entre marzo y agosto del año 2020. Se otorgará un día extra para el personal mencionado en el presente artículo que demuestre ser cabeza de hogar con el fin de incentivar el cuidado de su familia.</p> <p><b>ARTÍCULO 4. SENSIBILIZACIÓN E INTEGRACIÓN CON LA SOCIEDAD CIVIL.</b> El Gobierno Nacional diseñará e implementará un programa especial para concientizar a la población en general sobre el aporte al desarrollo de la sociedad, que entregue el personal de la salud, el personal educativo y el personal perteneciente a la Policía Nacional destacando su importancia durante el tiempo de atención de la pandemia ocasionada por el COVID 19, en donde se evidenció sobrecarga de su horario laboral lo que impedía el esparcimiento social con sus</p>

familias. Esto se realizará por medio de comerciales informativos, campañas publicitarias en horarios familiares para generar concientización a través de los canales institucionales y nacionales que el Gobierno tenga a su disposición.

**PÁRAGRAFO.** Atendiendo a los posibles hechos de uso excesivo de la fuerza por parte de integrantes de la Policía Nacional, el Gobierno Nacional también deberá incluir la información sobre el avance de los procesos de investigación y medidas para evitar nuevamente tomadas al interior de la fuerza pública para prevenir este tipo de hechos.

**ARTÍCULO 5. SISTEMA DE BECAS.** El Ministerio de Educación creará un sistema de becas destinado a pagar total o parcialmente los estudios de pregrado y postgrado del personal de la salud, personal docente y personal perteneciente a la Policía Nacional y a sus hijos. Para acceder a dicho beneficio deberán demostrar la prestación del servicio activo en áreas relacionadas con la pandemia ocasionada por el COVID 19 y que no cuenten con los recursos necesarios para realizar sus estudios. El personal administrativo y de servicios podrán aplicar si demuestran su vinculación y labor con el servicio durante el tiempo de atención a la pandemia. También podrán aplicar al sistema de becas las mujeres que durante la pandemia no pudieron prestar sus servicios por estado de gravidez.

Una vez superada la pandemia ocasionada por el COVID 19 este sistema de becas se realizará anualmente y se otorgará al personal anteriormente mencionado.

El sistema de becas al que se refiere este artículo estará a cargo del Ministerio de Educación, el cual determinará la cantidad de becas y el porcentaje de las mismas.

**CAPITULO I PERSONAL DE LA SALUD.**

**ARTÍCULO 6. DISPOSICIONES RESPECTO AL PERSONAL DE LA SALUD.** Créese la distinción **CARLOS FABIÁN NIETO** la cual el Gobierno Nacional otorgará a las familias del personal de salud fallecido por contraer COVID 19 en el cumplimiento de sus funciones.

**ARTÍCULO 7. PAGO OPORTUNO AL PERSONAL DE LA SALUD.** El Gobierno Nacional establecerá a través de la Superintendencia de Salud, las sanciones para las Instituciones Prestadoras de Servicios de Salud que no paguen el salario u honorarios de sus trabajadores y contratistas en un tiempo máximo de 2 meses, sin perjuicio de la sanción establecida en el artículo 65 en el Código Sustantivo del trabajo. En el caso de los contratos por prestación de servicio del personal de la salud se reconocerá intereses moratorios pactados en el contrato de prestación de servicios o en su defecto, se reconocerán a la tasa permitida por la legislación colombiana vigente.

Las sanciones de que trata el presente artículo deberán tener un carácter reparador frente a los afectados, para lo cual deberá crearse un fondo con los recursos recaudados en ocasión de las multas establecidas.


familias de aquellos integrantes fallecidos por Covid-19 durante el tiempo de pandemia que prestaron valientemente sus servicios en pro de los colombianos.

**ARTÍCULO 13. INTEGRACIÓN Y SENSIBILIZACIÓN.** El Gobierno Nacional otorgará acompañamiento psicológico continuo a los integrantes de la Policía Nacional vinculados a la Institución en los términos establecidos en el artículo 1 de la ley 180 de 1995, especialmente al personal Ejecutivo, Suboficial y agentes que hayan realizado sus labores de forma activa durante la atención de la pandemia. A su vez, el Gobierno Nacional diseñará e implementará un programa especial para concientizar a los integrantes de la Policía Nacional que hayan sido amonestados, multados o suspendidos de acuerdo con las sanciones establecidas en la ley 1015 de 2006 y en la ley 1952 de 2019, normas que la modifiquen o las sustituyan a través de acompañamiento psicológico y cursos sobre derechos humanos, manejo de autoridad, resolución de conflictos, control de ira y procedimiento.

**CAPITULO IV DISPOSICIONES FINALES Y VIGENCIA.**

**ARTÍCULO 14. REGLAMENTACIÓN.** El Gobierno Nacional reglamentará lo establecido en esta ley en un termino no mayor a seis (6) meses a partir de la entrada en vigor de la presente ley.

**ARTÍCULO 15. VIGENCIAS Y DEROGATORIAS.** Esta norma rige a partir de la fecha de su publicación y deroga todas las disposiciones que le sean contrarias.



**SILVIO CARRASQUILLA TORRES**  
Representante a la Cámara

**PARÁGRAFO.** El Gobierno Nacional reglamentará la materia conforme a lo establecido en el artículo 14 de la presente ley.

**ARTÍCULO 8. PLACAS CONMEMORATIVAS.** El Ministerio de Salud ordenará a las Instituciones Prestadoras de Salud la creación de placas conmemorativas en las sedes donde falleció personal médico, con el objetivo de honrar su compromiso y profesionalismo hacia su labor.

**CAPITULO II PERSONAL EDUCATIVO**

**ARTÍCULO 9. DISPOSICIONES RESPECTO AL PERSONAL DOCENTE DEL SECTOR PÚBLICO:** El Ministerio de Educación en coordinación con el Ministerio de las Tecnologías de la Información y Comunicación, deberá en un término no mayor a seis (6) meses establecer un proceso de certificación de la experiencia adquirida por los docentes en modalidad virtual, con ocasión del servicio prestado durante la cuarentena y el tiempo que duren las clases virtuales como medida de prevención contra el contagio del COVID 19. De igual forma creará capacitaciones para aquellos maestros que consideren tener dificultades en el manejo de los recursos digitales, así como la creación de cursos para que estos amplíen sus conocimientos en el uso de estas tecnologías. Este tipo de capacitaciones y cursos se realizarán de forma gratuita para el personal educativo.

**ARTÍCULO 10. PLAN DE SERVICIOS DIGITALES PARA EL SECTOR EDUCATIVO.** El Ministerio de las Tecnologías de la Información y Comunicación promoverá con los operadores que presten el servicio de internet, telefonía y televisión en el hogar para que creen planes diferenciados para el personal docente tanto del sector público como del sector privado, con el fin de que estos puedan brindar eficazmente su labor.

**PARÁGRAFO.** El Gobierno Nacional incentivará a los operadores a que realicen este tipo de planes con el fin de generar una mayor efectividad en el proceso laboral del cuerpo docente y académico.

**ARTÍCULO 11. PLATAFORMA EDUCATIVA DE PARES:** El Ministerio de Educación en articulación con el Ministerio de Relaciones Exteriores y el Ministerio de las Tecnologías de la Información y Comunicación deberán crear una plataforma virtual gratuita para el personal educativo público y/o privado, con el fin de intercambiar información y experiencias educativas con diferentes pares académicos a nivel nacional como internacional. A su vez a las participaciones más sobresalientes se les otorgará un incentivo por parte de la entidad competente.


**CAPITULO III INTEGRANTES DE LA POLICÍA NACIONAL.**

**ARTÍCULO 12. DISPOSICIONES RESPECTO A LA CREACIÓN DE INCENTIVOS DE LOS INTEGRANTES DE LA POLICÍA NACIONAL.** La Policía Nacional creará un incentivo económico o en especie que se entregará por una sola vez, para las

**CÁMARA DE REPRESENTANTES - COMISIÓN TERCERA  
CONSTITUCIONAL PERMANENTE  
(ASUNTOS ECONÓMICOS)**

*Bogotá D.C., 24 de enero de 2022. En la fecha se recibió en esta Secretaría el Informe de Ponencia negativa para Primer Debate del Proyecto de Ley N°400 de 2021 Cámara, "POR MEDIO DEL CUAL SE EXALTA LA LABOR Y SE ESTABLECEN INCENTIVOS AL PERSONAL EDUCATIVO, PERSONAL DE LA SALUD Y MIEMBROS DE LA FUERZA PÚBLICA POR SU CONSTANTE SERVICIO Y ENTREGA, ESPECIALMENTE DURANTE EL TIEMPO DE PANDEMIA PRODUCTO DEL COVID-19 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES", suscrita por los Honorables Representantes a la Cámara ARMANDO ANTONIO ZABARAÍN D'ARCE, CARLOS MARIO FARELO DAZA, ENRIQUE CABRALES BAQUERO, y se remite a la secretaría general de la corporación para su respectiva publicación en la gaceta del congreso, tal y como lo ordena el artículo 156 de la ley 5ª de 1992.*

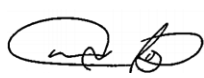


*La Secretaria General,*



**ELIZABETH MARTÍNEZ BARRERA**

**INFORME DE PONENCIA NEGATIVA PARA PRIMER DEBATE DEL PROYECTO DE LEY NÚMERO 400 DE 2021 CÁMARA**

*por medio del cual se exalta la labor y se establecen incentivos al personal educativo, personal de la salud y miembros de la Fuerza Pública por su constante servicio y entrega, especialmente durante el tiempo de pandemia producto del COVID-19 y se dictan otras disposiciones.*

<p><b>1. CONTENIDO</b></p> <p>El presente informe está dividido en 5 secciones subsiguientes al contenido, que se detallan de manera enumerada a continuación:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>Trámite del proyecto de ley.</li> <li>Objeto y contenido del proyecto de ley.</li> <li>Sustento normativo del proyecto de ley.</li> <li>Razones de inconveniencia del Proyecto de ley.</li> <li>Proposición.</li> </ol> <p><b>2. TRÁMITE DEL PROYECTO DE LEY</b></p> <p>El Proyecto de Ley número 400 de 2021 de Cámara titulado “Por medio del cual se exalta la labor y se establecen incentivos al personal educativo, personal de la salud y miembros de la fuerza pública por su constante servicio y entrega, especialmente durante el tiempo de pandemia producto del covid-19 y se dictan otras disposiciones” fue radicado el día 24 de noviembre de 2021 por el Honorable Congresista Silvio Carrasquilla Torres y publicado el 29 de noviembre de 2021 en la gaceta 1723 de 2021.</p> <p>El presente proyecto de ley es remitido a la Comisión Tercera de la Cámara de Representantes, la cual, mediante comunicación electrónica oficial del 6 de diciembre de 2021, nos ha designado como ponentes para primer debate; para lo cual rendimos ante su Despacho la ponencia a primer debate del presente proyecto, tras la petición de prórroga solicitada por su autor y coordinador ponente y concedida el día 21 de diciembre de 2021.</p> <p><b>3. OBJETO Y CONTENIDO DEL PROYECTO DE LEY</b></p> <p>En atención al primer artículo del proyecto de ley sometido a análisis en la presente ponencia, el objeto de la presente ley es “exaltar la labor y otorgar incentivos para el personal docente del sector público, personal de la salud en todas sus áreas y miembros de la fuerza pública, como reconocimiento a su arduo compromiso y eficaz desempeño de forma permanente, especialmente durante el tiempo de pandemia producto del covid-19, lapso en el cual se intensificó su servicio a favor de la comunidad, con miras a frenar las consecuencias ocasionadas por el virus, destacándose notoriamente el cumplimiento de sus funciones y generando en consecuencia bienestar y seguridad para toda la sociedad”. La iniciativa cuenta con 15 artículos divididos en 6 títulos.</p> <p><b>4. SUSTENTO NORMATIVO DEL PROYECTO DE LEY</b></p> <p>El presente proyecto de ley se sustenta en lo establecido en el artículo 150 de la Constitución Política, en el cual se concede competencia al Congreso de la República para hacer las leyes y por medio de ellas, ejercer funciones como la de interpretar, derogar y reformar las Leyes.</p> <p><b>5. RAZONES DE INCONVENIENCIA DEL PROYECTO DE LEY</b></p>	<p>Después de analizar en conjunto con los autores y todos los ponentes la propuesta consolidada en el proyecto de ley puesto a consideración de la comisión tercera de la Cámara de Representantes, se llegó por parte de quienes firman la presente ponencia de archivo a las siguientes tres grandes conclusiones que serán desglosadas a continuación</p> <p><b>a) Proyecto que puede vulnerar el principio de igualdad - equidad tributaria.</b></p> <p>Si bien el proyecto de ley tiene un propósito loable, las disposiciones en materia de la población a la cual están destinados los beneficios pueden llegar a presentar un problema de aplicación del principio de igualdad y equidad tributaria. La Corte constitucional en sentencia C-409 de 1996 se refirió a la equidad tributaria en los siguientes términos:</p> <p>«La equidad del sistema tributario es un criterio con base en el cual se pondera la distribución de las cargas y de los beneficios o la imposición de gravámenes entre los contribuyentes para evitar que haya cargas excesivas o beneficios exagerados. Una carga es excesiva o un beneficio es exagerado cuando no consulta la capacidad económica de los sujetos pasivos en razón a la naturaleza y fines del impuesto en cuestión. De esta forma, el principio de equidad exige que se graven, de conformidad con la evaluación efectuada por el legislador, los bienes o servicios cuyos usuarios tienen capacidad de soportar el impuesto, o aquellos que corresponden a sectores de la economía que el Estado pretende estimular, mientras que se exonere del deber tributario a quienes, por sus condiciones económicas, pueden sufrir una carga insoportable y desproporcionada como consecuencia del pago de tal obligación legal.»</p> <p>De esta manera, aplicar estos beneficios a los docentes del sector oficial, y no a todo el conjunto de docentes, incluyendo a los del sector privado, quienes padecieron también los efectos de la pandemia, genera de plano un desequilibrio tributario entre estos dos grupos poblacionales. De la misma manera, hubo otros sectores que intensificaron sus labores durante el transcurso de la pandemia, lo que llevaría a delimitar mucho mejor un proyecto de este tipo, para no generar una clara vulneración al principio de la igualdad.</p> <p><b>b) Impacto Fiscal de los incentivos propuestos</b></p> <p>Aunque los incentivos propuestos en el proyecto de Ley pretenden exaltar la labor de los docentes del sector público, el personal de salud y los miembros de la fuerza pública, el documento en cuestión no expone el impacto fiscal que genera cada una de estas propuestas de incentivos frente al recaudo nacional. Frente a esto, es indispensable mencionar que tanto Colombia como el resto del mundo han sufrido fuertes consecuencias de salud pública desencadenadas de la pandemia del COVID-19, las cuales tienen fuertes repercusiones en la economía mundial y nacional, originando una serie de problemáticas sociales con efectos inmediatos sobre los indicadores de macroeconomía.</p>
<p>En vista de esta situación, Colombia se vio obligada a ajustar a la baja el nivel de recaudo de acuerdo con las modificaciones al Marco Fiscal de mediano plazo. Este escenario permitió que para el año 2020, el país cumpliera con la meta de recaudo, al ascender a \$146,18 billones, sin embargo, este monto bruto presentó una disminución de 7,4% frente a lo logrado en 2019, cuando se alcanzó la suma de \$157,87 billones.</p> <p>Frente al escenario del año 2021, aunque la cifra de recaudo bruto superó la meta estipulada, los valores son apenas cercanos a la meta inicial para el año 2020, antes de los ajustes por la pandemia. Adicionalmente, los niveles de gasto aprobados en la Ley de Presupuesto General de la Nación reflejan un alto nivel de endeudamiento y gran destinación para proyectos de inversión social. Por consiguiente, al impactar de manera negativa el recaudo futuro, generando incentivos tributarios a los docentes del sector público, el personal de salud y los miembros de la fuerza pública, se podría afectar el financiamiento de programas que actualmente están beneficiando a sectores o grupos poblacionales con alta vulnerabilidad desencadenada por la pandemia del COVID-19.</p> <p>Adicionalmente, hasta el momento no se ha recibido concepto técnico por parte del Ministerio de Hacienda o la Dirección Nacional de Impuestos y Aduanas, carteras que se ven directamente afectadas con las medidas que propone el proyecto de Ley.</p> <p><b>c) Medidas que ya se han tomado sobre incentivos para este tipo de población en decretos del actual Gobierno Nacional y otros proyectos de ley.</b></p> <p>Tratándose de proyectos de ley, en la Comisión Séptima de la Cámara de Representantes fue aprobado en primer debate el día primero de diciembre del año 2021 el proyecto de ley No. 286 de 2021 Cámara “Por la cual se establecen medidas de reconocimiento al personal de primera línea de atención de la pandemia originada por el covid-19 – héroes de la pandemia– y se crean beneficios e incentivos para las personas que conforman el talento humano en salud y otros individuos vinculados a los servicios de salud en el territorio nacional con ocasión de pandemias y/o emergencias sanitarias”, el cual contiene en suma mayores beneficios de los que se proponen en el proyecto que se analiza en la presente ponencia, y categoriza de mejor manera al personal beneficiario de dichas medidas. Se recomienda entonces apoyar dicha iniciativa en plenaria y complementar con algunas de las medidas que trae el presente proyecto de ley que no estén incluidas en aquel.</p> <p>Otra de las medidas que ya fueron adoptadas por el Gobierno Nacional corresponde con el otorgamiento de un día laboral libre a todos los empleados del sector público que completen sus esquemas de vacunación, lo anterior en virtud de lo dispuesto por el decreto 1615 del 30 de noviembre de 2021, con lo cual el beneficio que trae el presente proyecto de ley ya estaría contemplado en el decreto de Gobierno expuesto, e inclusive de manera mucho más amplia, porque abarcaría a toda la población del país, pues en el decreto el Gobierno insta al sector privado al otorgamiento de este día laboral libre.</p>	<p><b>Conclusiones</b></p> <p>Como se demostró en los acápite a, b y c anteriormente, se ha desarticulado el proyecto de ley y a pesar de que existen medidas importantes, es imprescindible tener en cuenta el alto costo fiscal que implicaría la aprobación de estos incentivos. Adicionalmente, es necesario indagar sobre los beneficios ya decretados por el Gobierno Nacional durante el transcurso de la vigencia de los decretos del Estado de Emergencia Económica y Social a raíz de la Pandemia generada por el COVID-19. Se recomienda a los autores trabajar en el retiro del proyecto, esperar al análisis del impacto de las medidas actuales, e ir trabajando conjuntamente en políticas públicas robustas en las materias anteriormente señaladas, propósito que no se abandonará tras el curso de este proyecto de ley, por el bienestar de la población colombiana</p> <p><b>6. PROPOSICIÓN.</b></p> <p>Por las consideraciones anteriormente expuestas solicito a los miembros de la Comisión Tercera de la Cámara de Representantes archivar el Proyecto de Ley No. 400/2021 Cámara “Por medio del cual se exalta la labor y se establecen incentivos al personal educativo, personal de la salud y miembros de la fuerza pública por su constante servicio y entrega, especialmente durante el tiempo de pandemia producto del covid-19 y se dictan otras disposiciones”.</p> <p>Cordialmente,</p> <p>  <b>ARMANDO ANTONIO ZABARAIN D' ARCE</b>  Representante a la Cámara  Ponente</p> <p>  <b>ENRIQUE CABRALES BAQUERO</b>  Representante a la Cámara  Ponente</p> <p>  <b>CARLOS MARIO FARELO DAZA</b>  Representante a la Cámara  Ponente</p>



**CÁMARA DE REPRESENTANTES - COMISIÓN TERCERA  
CONSTITUCIONAL PERMANENTE  
(ASUNTOS ECONÓMICOS)**

*Bogotá D.C., 24 de enero de 2022. En la fecha se recibió en esta Secretaría el Informe de Ponencia **negativa** para Primer Debate del Proyecto de Ley N° 400 de 2021 Cámara, "POR MEDIO DEL CUAL SE EXALTA LA LABOR Y SE ESTABLECEN INCENTIVOS AL PERSONAL EDUCATIVO, PERSONAL DE LA SALUD Y MIEMBROS DE LA FUERZA PÚBLICA POR SU CONSTANTE SERVICIO Y ENTREGA, ESPECIALMENTE DURANTE EL TIEMPO DE PANDEMIA PRODUCTO DEL COVID-19 Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES", suscrita por los Honorables Representantes a la Cámara ARMANDO ANTONIO ZABARAÍN D'ARCE, CARLOS MARIO FARELO DAZA, ENRIQUE CABRALES BAQUERO, y se remite a la secretaría general de la corporación para su respectiva publicación en la gaceta del congreso, tal y como lo ordena el artículo 156 de la ley 5ª de 1992.*

*La Secretaria General,*



**ELIZABETH MARTÍNEZ BARRERA**

**INFORME DE PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE DEL PROYECTO DE LEY  
NÚMERO 221 DE 2021 CÁMARA**

*por medio de la cual se ajusta la Ley 769 de 2002, la Ley 2161 de 2021, se garantiza el buen funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA), y se dictan otras disposiciones.*

**Bogotá D.C., diciembre 28 de 2021**

Doctor

**RODRIGO ARTURO ROJAS LARA  
PRESIDENTE**

Comisión Sexta Constitucional Permanente  
Cámara de Representantes  
Bogotá

**Asunto:** Informe de ponencia para segundo debate del Proyecto de Ley No. 221 de 2021 Cámara **"POR MEDIO DEL CUAL SE AJUSTA LA LEY 769 DE 2002, LA LEY 2161 DE 2021, SE GARANTIZA EL BUEN FUNCIONAMIENTO DE LOS CENTROS DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA - CEA, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES."**

Respetado señor Presidente:

En cumplimiento del encargo recibido por parte de la honorable Mesa Directiva de la Comisión Sexta de la Cámara de Representantes y de conformidad con lo establecido en el artículo 150 de la Ley 5ª de 1992, procedo a rendir Informe de Ponencia para segundo debate al Proyecto de Ley No. 221 de 2021 Cámara "Por medio de la cual se ajusta la Ley 769 de 2002, la Ley 2161 de 2021, se garantiza el buen funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística - CEA, y se dictan otras disposiciones."

**1. TRÁMITE**

El Proyecto de Ley No. 221 de 2021 Cámara, de autoría de los Honorables Representantes Milton Hugo Angulo Viveros, Emeterio José Montes de Castro, Luis Fernando Gómez Belancurt y el Honorable Senador John Harold Suárez Vargas, fue radicado en la Secretaría General de la Cámara el 11 de agosto de 2021.

El anterior proyecto fue asignado para el inicio de su discusión a la Comisión Sexta Constitucional Permanente, por considerarlo de su competencia, en virtud de lo dispuesto en el artículo 1º de la Ley 3ª de 1992. Posteriormente la Mesa Directiva de la célula legislativa, procedió a realizar la designación de los ponentes para primer debate correspondiendo la ponencia al Honorable Representante Milton Hugo Angulo Viveros.

La ponencia para primer debate del presente proyecto de Ley se publicó el día 30 de septiembre de 2021, en la Gaceta No 1349 de 2021.

Esta iniciativa fue debatida y aprobada el día 14 de diciembre de 2021 en sesión de la Comisión Sexta Constitucional Permanente de la Cámara de Representantes.

Durante el debate en la Comisión Sexta fue puesto a consideración de la Comisión una proposición de archivo radicada por los Representantes María José Pizarro, León Fredy Muñoz y Wilmer Leal; en la que se argumentaba que la iniciativa no era conveniente por las razones expuestas por parte del Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte y algunos representantes del sector. Dicha proposición fue negada mediante votación en la Comisión Sexta.

El ponente explicó el objeto, el sentido y la conveniencia de la iniciativa, manifestando que se han escuchado, analizado y tenido en cuenta los conceptos emitidos por parte del Gobierno Nacional y los comentarios y recomendaciones del sector.

Se llevó a cabo una mesa técnica virtual con el Gobierno Nacional en cabeza del Ministerio de Transporte, la

Agencia Nacional de Seguridad Vial y la Superintendencia de Transporte, en donde cada entidad expuso sus consideraciones con respecto a esta iniciativa legislativa. Observaciones que en su gran mayoría fueron subsanadas y tenidas en cuenta mediante proposiciones suscritas por el ponente en el debate en Comisión.

Por su parte, el Ministerio de Hacienda emitió un concepto técnico en donde considera que lo establecido en el artículo 4 y un parágrafo del artículo 3 de la ponencia para primer debate, generaba impacto fiscal. Lo anterior fue tenido en cuenta y ajustado mediante proposiciones suscritas por el ponente en el debate en Comisión.

De igual manera se realizó una reunión virtual de carácter técnico el día 29 de noviembre de 2021 en donde se invitó al gremio y a las asociaciones del sector de los CEA de todo el país, allí se generó el espacio para escuchar las opiniones que sobre esta iniciativa tiene el sector. También asistieron los Representantes León Fredy Muñoz y Luis Fernando Gómez, y se conectaron asesores de los Representantes Aquileo Medina, Monica Raigoza y Wilmer Leal.

A continuación, se anexa las notas de la reunión técnica llevada a cabo el día 29 de noviembre de 2021:

**"NOTAS MESA TÉCNICA VIRTUAL - CEA - 29 DE NOV - 8 AM - 10 AM**

**Asociaciones asistentes del sector:**

- Dr. Alex Sanabria, Presidente de Fenalcea.
- Dr. Jaime Salazar, Presidente Fecolcrc.
- Dr. Alejandro Mayor, Presidente Conalcea.
- Dr. German Vargas, Confederación de los Centros de Enseñanza.
- Dr. Horacio Arciniegas, Presidente de Aseanar.
- Dr. Fabio Nelson Giraldo, Asociación ASCEANTIOQUIA.
- Dra. Bibiana Vacca, Asociación de CEA de Santander.
- Dra. Yaneth Rodríguez, Presidente ACEGOV.
- Dr. Oscar Alonso Ordúz Rivera, Junta directiva de ASEAS.
- Dra. Elsa María Nieto de Velasco, Presidente de FECOLCEA.
- Dr. Gustavo Adolfo Pinilla Cogollo, Escuela Vial de Conducción.
- Dr. Leonardo Luengas, Asesor ante el Congreso de FENALCO.

Además de la asistencia por parte del HR. Milton Angulo, se conectaron a esta mesa los HRS. León Fredy Muñoz y Luis Fernando Gómez, y los asesores de los HRS. Monica Raigoza, Aquileo Medina y Wilmer Leal.

**Intervenciones del sector.**

**Dr. Jaime Salazar - Fecolcrc:** de acuerdo con la iniciativa, y sugiere de manera respetuosa se mantenga el artículo 4 de la ponencia (nivelación y categorización de los CEA).

**Dr. Alejandro Mayor - Conalcea:** manifiesta que lleva más de 2 años en su proceso de transición de PN a PJ, con toda clase de obstáculos, considera que la iniciativa es pertinente. Sugerencias: que no se pierda el establecimiento docente de los CEA, seguir siendo exentos de IVA como establecimientos docentes.

**Dr. German Vargas - Confederación de los Centros de Enseñanza:** apoya la iniciativa y manifiesta que se debe trabajar por mejorar los indicadores en seguridad vial de manera integrada por parte de todos los gremios del país.

<p><b>Dr. Horacio Arciniegas – Presidente de ASEANAR:</b> apoya la iniciativa, hay que defender la función de los CEA, algunos no hacen la tarea, pero la mayoría están dispuestos al cambio para mejorar.</p> <p>Está de acuerdo con la transición de PN a PJ, y manifiesta que no es justo que exista la posibilidad de perder el patrimonio económico, es lamentable que en las vías de Colombia se presenten tantas muertes por fallas humanas al conducir.</p> <p><b>Dr. Fabio Nelson Giraldo – Asociación ASCEANTIOQUIA:</b> se espera que se pueda conservar el artículo 4 de la ponencia (nivelación y categorización de los CEA). Apoya la iniciativa.</p> <p><b>Dra. Bibiana Vacca – Asociación de Escuelas de Automovilismo de Santander:</b> se debe legislar para blindar la actividad frente a la ilegalidad.</p> <p>Los niveles de recategorización deben ser congruentes con la experiencia.</p> <p>Los reportes de información deben ser en línea y en tiempo real con las entidades de control, está de acuerdo con la capacitación por medios tecnológicos para mayor universo de usuarios por tiempo y sus actividades laborales, se debe combatir la ilegalidad.</p> <p><b>Dra. Yaneth Rodríguez, Presidente – ACEGOV:</b> apoya la iniciativa porque contiene beneficios y bondades. Esta asociación representa al gremio en Boyacá, Casanare y Santander.</p> <p>La ilegalidad afecta y amenaza al sector, y hay que luchar para erradicar las malas prácticas.</p> <p><b>Dr. Alex Sanabria, FENALCEA:</b> apoya la iniciativa, hay que garantizar que la constitución de CEA se haga bajo la legalidad.</p> <p>Se sugiere que se <u>retome el artículo 4 de la ponencia</u> porque es una manera de blindar las escuelas y que no surjan de manera desmesurada, lo anterior afecta la calidad de la enseñanza.</p> <p>Que se congele la apertura de nuevas escuelas mientras se definen las reglas.</p> <p><b>Dr. Oscar Alonso Ordúz Rivera, Junta directiva de ASEAS:</b> apoya la iniciativa, está de acuerdo con la transición de PN a PJ, se sugiere conservar los derechos de los vehículos públicos.</p> <p><b>Dr. Jaime Salazar – Fecolcra:</b> esperamos y confiamos que comisión sexta escuche y permita impulsar esta iniciativa.</p> <p>Se sugiere que los CEA se constituyan para satisfacer la demanda del mercado, para lo cual se propone un <u>artículo en el que se establezca la realización de un estudio técnico para establecer cupos en cada ciudad.</u></p> <p>El gremio siente temor que el gobierno desarrolle una estrategia donde se pase el examen sin formación, y se considera que la capacitación sea impartida por los CEA <u>EXCLUSIVAMENTE.</u></p> <p><b>HR. León Freddy Muñoz:</b> la intención es que todo salga bien y esta iniciativa brinde garantías a todo el sector.</p> <p>Se han enviado peticiones al gobierno y toca esperar los conceptos del Ministerio. El HR. León Freddy fue uno de los que solicitó esta reunión para escuchar al sector. La transición de PN a PJ en donde se cierran los centros, es inaceptable.</p>	<p><b>HR. Luis Fernando Gómez:</b> con esta iniciativa gana el país y ganan los usuarios.</p> <p>Estamos dispuestos a escuchar para construir un proyecto de Ley que les sirva a los colombianos.</p> <p><b>Dr. Juan Camilo Álzate Zapata, UTL HR. Mónica Raigoza:</b> de acuerdo con la iniciativa, y apoya la eliminación del art 4 (nivelación y categorización de los CEA).</p> <p><b>Dra. Elsa María Nieto de Velasco, Presidente de FECOLCEA:</b> apoya la iniciativa, tener en cuenta a los CEA como centros docentes.</p> <p><b>Dr. Gustavo Adolfo Pinilla Cogollo, Escuela Vial de Conducción:</b> que se estructure un sistema donde los CEA sean el núcleo central, hay elementos paralelos sueltos, que deberían ser tenido en cuenta.</p> <p>Sobre los CALE, casi 20 años en la ley en la evaluación teórico práctico, sigue siendo letra muerta, no ha existido el primer examen teórico práctico, como un complemento, <u>determinar el modus operandi, darle luces a Mintransporte al respecto.</u></p> <p><b>HR. MHAV:</b> agradece a los asistentes por sus aportes, observaciones y comentarios.</p> <p>Reconoce el esfuerzo de los congresistas para escuchar todos los aportes con el propósito de que la iniciativa salga generando el impacto necesario.</p> <p>Solicito que hicieran llegar las observaciones por escrito.</p> <p>El propósito es que este año se pueda surtir el primer debate y el próximo año continuar con el trámite legislativo.</p> <p><b>RESUMEN COMENTARIOS DEL SECTOR ALLEGADOS POR ESCRITO</b></p> <p><b>ACEDAN, la Asociación Nacional de Centros de Apoyo al Tránsito, gremio que representa a los CDA – CEA – CRC y CIA del país</b></p> <p><b>Artículos 3</b> numeral 1b) sobre la <b>capacitación por medios tecnológicos:</b> sugieren que las capacitaciones deben ser solo de manera presencial. Razones:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• La conectividad por medio de internet es deficiente o nula en muchas regiones de Colombia.</li> <li>• Los controles de asistencia y permanencia en la capacitación no estarían dentro de la confiabilidad y seguridad del aspirante en la transmisión de la capacitación.</li> <li>• Nuestro universo de usuarios es heterogéneo con respecto a la formación académica, por lo que la virtualidad es una herramienta discriminatoria para las personas que no están familiarizadas con medios tecnológicos.</li> <li>• Los CEA que operan hoy con registro y habilitación, tienen inversiones en estructuras locativas que garantizan la capacitación presencial con mejores resultados de aprendizaje.</li> <li>• La corrupción y la ilegalidad creciera en forma exponencial, con prácticas de posibles suplantaciones de identidad.</li> <li>• La conducción está considerada como una actividad especial y peligrosa, y es por eso por lo que el Ministerio de Educación y Transporte, ni en época de pandemia la consideró para hacerla en los CEA.</li> </ul> <p><b>Artículo 4 y 5:</b> sugieren su retiro (nivelación y categorización de los CEA).</p>
<p><b>CEACOL – CONALCEA – CONFEOG – ACEABOCS – ACEANAR – ASCEANTIOQUIA – ASEAS</b></p> <p><b>Artículo 1.</b> Acorde con lo expuesto en la proposición.</p> <p><b>Artículo 2.</b> A partir de la promulgación de la Ley, los CEA serán solo personas jurídicas, de naturaleza pública, privada o mixta.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Los que sean PN podrán seguirlo siendo.</li> <li>• 3 años para realizar la transición PN a PJ voluntariamente. Quien en esos 3 años no realice la transición, seguirán como PN y posteriormente no se podrán cambiar de personería.</li> </ul> <p><b>Artículo 3. Capacitaciones.</b> Unas asociaciones están de acuerdo con las capacitaciones por medios tecnológicos y otras no (solo CEACOL y ACEDAN).</p> <p><b>Artículo 4.</b> Están de acuerdo con que se mantenga el registro, clasificación y ascenso de los CEA planteada en la ponencia (de acuerdo al cilindraje de los vehículos y motos).</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• De acuerdo en que las instalaciones físicas de los CEA pueden ser de propiedad o en arriendo.</li> <li>• Sugiere eliminar unos parágrafos (2: pago cursos por cuotas, 4: infracciones para operar con vehículos no autorizados, 5: 80% mínimo para contratar con el gobierno nacional).</li> </ul> <p><b>Artículo 5.</b> Sugieren eliminarlo. Autorreguladores.</p> <p><b>2. OBJETO</b></p> <p>La iniciativa organiza y complementa de acuerdo a las exigencias actuales, las condiciones para garantizar un óptimo desempeño y el cumplimiento de la función misional de los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA como Organismos de Apoyo al Tránsito – OAT. También permite que puedan efectuar una transición a persona jurídica de manera voluntaria, sin contratiempos y sin la obligación de suspender su ejercicio. De igual manera, impacta con responsabilidad en la formación de buenos e idóneos conductores en las vías del país. Se modifican algunos artículos de las Leyes 769 de 2002 y 2161 de 2021.</p> <p><b>3. CONTENIDO</b></p> <p>La presente iniciativa en su trámite en primer debate, quedó conformada por ocho (8) artículos incluyendo su vigencia.</p> <p>El artículo primero (1°) es nuevo y expone el objeto de la iniciativa, modifica algunos artículos de las Leyes 769 de 2002 y 2161 de 2021, establece algunas condiciones adecuadas y sostenibles para el buen funcionamiento que como Organismos de Apoyo al Tránsito – OAT, cumplen las Escuelas de Enseñanza Automovilística – CEA.</p> <p>En el artículo segundo (2°), se modifica el artículo 12° de la Ley 769 de 2002. Los CEA siguen conservando su naturaleza, y se sugiere la ampliación de sus programas de formación (formación en seguridad vial, primeros auxilios, control de incendios, manejo defensivo, manejo de sustancias, pasajeros, carga, entre otros), procurando garantizar el impacto que sobre la seguridad vial deben generar estos Organismos de Apoyo. Además, permite que se pueda llevar a cabo una transición de CEA persona natural a jurídica en un plazo de tres (3) años a partir de sancionada esta Ley; permitiendo la prestación del servicio y su operación. El Ministerio de Transporte reglamentará los requisitos para dicha transición.</p> <p>En el artículo tercero (3°), se modifica el artículo 14 de la Ley 769 de 2002. En este, se precisa acerca de las</p>	<p>capacitaciones a impartir por parte de los CEA dejando mayor claridad sobre sus condiciones. También, se incluye la modalidad de capacitación teórica por medios tecnológicos.</p> <p>El artículo cuarto (4°) modifica el artículo 11 de la Ley 2161 de 2021, estableciendo un régimen escalonado en la exigencia de la renovación de las licencias de conducción con el fin de generar la menor afectación a los conductores.</p> <p>El artículo quinto (5°) establece el desarrollo de un estudio integral técnico y económico por parte de Mintransporte que busque mejorar los servicios que prestan los OAT y que contribuya a la disminución de siniestros.</p> <p>El artículo sexto (6°) modifica el artículo 8 de la Ley 2161 de 2021, y establece que el Adres adopte herramientas tecnológicas para verificar la debida utilización de los recursos del Soat.</p> <p>El artículo séptimo (7°) modifica el artículo 127 de la Ley 769 de 2002, y establece la implementación de Cepos para aquellos vehículos que ameriten desmovilización.</p> <p>El artículo octavo (8°), es la vigencia.</p> <p><b>4. EXPOSICIÓN DE MOTIVOS</b></p> <p><b>4.1. PROBLEMA QUE SE PRETENDE RESOLVER</b></p> <p>Actualmente, en Colombia los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA hacen parte de los Organismos de Apoyo al Tránsito – OAT, cuya actividad consiste en la instrucción de personas que aspiran a obtener el certificado de capacitación de conducción y de instructores de conducción. Su función primordial es la de impartir la capacitación requerida para que las personas puedan conducir vehículos automotores y motocicletas por las vías públicas.</p> <p>Desde la Ley 33 de 1986 hasta la Ley 769 de 2002, se estableció la existencia y funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística en Colombia, fijando también las condiciones de operación en capacitación y expedición de los certificados de su competencia, siempre a partir de la reglamentación que sobre la materia efectúa el Ministerio de Transporte. Los CEA se pueden constituir como persona natural y jurídica.</p> <p>Los CEA, en su mayoría, están constituidos como persona natural, razón por la cual su responsabilidad ante alguna sanción o multa recae en el patrimonio de la persona, situación que afecta gravemente lo personal a raíz de una actividad empresarial.</p> <p>Además, el traspaso o transición de un CEA persona natural a persona jurídica no existe en la legislación actual, puesto que simplemente se tiene que liquidar, culminar y cerrar totalmente el primero, perdiendo toda la antigüedad y su acreditación o habilitación, para posteriormente arrancar de cero con la segunda figura. A esto se suma, que el promedio de tiempo en obtener el nuevo certificado de habilitación y la licencia de funcionamiento puede oscilar entre los 8 meses a 12 meses, período en el cual el aspirante al traspaso de figura no puede operar, situación que impide que cualquier actividad comercial sea sostenible.</p> <p>Esta iniciativa propone organizar el funcionamiento integral de los CEA, ampliar su campo de acción, mediante el ajuste y la actualización de su marco legal, permitiendo un mayor control y autocontrol, y así, lograr que se continúe corrigiendo las falencias que se presentan y se eviten malas prácticas en la operación de los CEA.</p> <p>Se propone una transición para que los CEA persona natural puedan constituirse en persona jurídica de manera</p>

automática, sin mayores contratiempos y permitiendo que sigan operando durante dicho proceso de transición.

**4.2. JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO DE LEY**

Durante los años 2015, 2016 y 2017 de acuerdo a información suministrada por la Superintendencia de Transporte, se sancionó a cerca de 175 Centros de Enseñanza Automovilística – CEA, entre dichas sanciones se aplicó la cancelación de la habilitación, se generaron multas por cerca de 450 millones de pesos y suspensiones de operaciones entre 6 y 24 meses.

Este resultado, se da luego de que la Superintendencia realizara en el periodo de tiempo mencionado cerca de 1000 visitas de inspección a los CEA, obligando a adelantar cerca de 439 investigaciones directas.

La Superintendencia insiste en que los altos niveles de accidentalidad están ligados a las malas prácticas desarrolladas por algunos CEA.<sup>1</sup>

Los Centros de Enseñanza Automovilística por su parte, aducen que existen como mínimo tres (3) causales de fondo relacionadas con la seguridad vial que se deben conjurar si se quiere reducir las trágicas estadísticas:

1. La maya curricular que se imparte en Colombia es bastante precaria donde todavía se están formando “conductores mecánicos” como lo definió la Ley 33 de 1986 o el derogado Acuerdo 051 de 1993 haciendo enfoque en materias como mecánica básica y dejando de lado áreas técnicas importantes relacionadas con la seguridad vial y el estándar mínimo de competencia del conductor.
2. Los programas de formación son escasos en la cantidad de horas prácticas que se le dictan al aspirante a conductor y es oportuno que la Agencia Nacional de Seguridad Vial regule las modificaciones que se deben hacer en lo que respecta a la formación y evaluación de conductores.
3. Se requiere realizar exámenes teórico-prácticos que por mandato de la Ley 769 de 2002 deberían adelantarse y aprobar previamente los futuros conductores asegurando un estándar mínimo de calidad.

Lo cierto es que antes de la pandemia del SARS-COVID, la Organización Mundial de la Salud declaró como PANDEMIA la cantidad de muertos causados en SINIESTROS VIALES y desde entonces había enfilado sus esfuerzos para reducir, a nivel mundial, las trágicas estadísticas que giran en torno a este flagelo.

Con base en la información reportada por el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, la cantidad de personas fallecidas entre los años 2016 a 2020 es la que sigue a continuación:

Actor Vial	FALLECIDOS					Total por usuario
	2016	2017	2018	2019	2020(P)	
Usuario de moto	3.758	3.374	3.458	3.666	2.908	17.164
Peatón	1.857	1.790	1.765	1.747	1.128	8.287
Usuario de vehículo	921	868	920	906	624	4.239
Usuario de bicicleta	379	375	428	431	433	2.048
Sin Información	222	297	262	62	343	1.188
Usuario otros	21	15	17	14	22	89
<b>Total por año</b>	<b>7.158</b>	<b>6.719</b>	<b>6.850</b>	<b>6.826</b>	<b>5.458</b>	<b>33.011</b>

Fuente: ANSV 2021.

(P): Para 2020 la información es preliminar y sujeta a cambios cuando una vez el RMMLCF genere una cifra definitiva

<sup>1</sup> Semana. <https://www.semana.com/pais/articulo/centros-de-enseñanza-automovilística-sancionados-en-colombia/253631/#:~:text=Ya%20van%20175%20Centros%20de%20enseñanza%20automovilística%20sancionados%20en%20Colombia>

La tabla anterior, muestra la cifra de fallecidos que han dejado los accidentes de tránsito en Colombia durante los años 2016 a 2020p. A pesar de los esfuerzos de las autoridades y las campañas sobre seguridad vial que se adelantan en el país, los casos en siniestralidad vial y sus consecuencias en la vida e integridad de las personas no cesa y el panorama continúa siendo desalentador.

Volviendo a lo que se denomina ‘malas prácticas’ cometidas por algunos CEA, predomina la corrupción en la expedición irregular de los certificados de cursos de conducción, certificando personas sin los conocimientos exigidos para conducir por las vías del país.

De acuerdo a información suministrada por la Superintendencia de Transporte, es muy usual encontrar en las visitas, por ejemplo: planillas de clase con fechas posteriores ya diligenciadas y firmadas por los estudiantes, como también una cantidad muy superior de registros de certificados expedidos lo cual no es acorde con la capacidad operativa del CEA para llevar a cabo los cursos.

Para controlar este tipo de irregularidades en su operación, la Superintendencia de Transporte en 2017, ordenó a todos los CEA la implementación de un sistema de control y vigilancia en línea (SICOV), buscando frenar la expedición irregular de certificados de conducción y garantizando que estudiantes y CEA cumplan con los requisitos exigidos en el proceso de enseñanza. Esta herramienta permite realizar un estricto monitoreo y trazabilidad del desarrollo de los cursos en tiempo real, obligando registro en línea y validación geométrica (huella) de la identidad del instructor y del estudiante. El reconocimiento biométrico está conectado directamente al RUNT y a la Registraduría General del Estado Civil.<sup>2</sup>

No obstante, con información remitida desde la Dirección de Tránsito y Transporte de la Policía Nacional (DITRA), así como por parte de los operadores del SICOV, se encontró que se estarían usando impresiones dactilares de personas, plasmadas en parafina o silicona, para registrar la asistencia de los alumnos, y además casos de presunta suplantación de la identidad de instructores que no estarían dictando las clases respectivas.<sup>3</sup>

A pesar de lo anterior, la Superintendencia de Transporte manifiesta que haber implementado el SICOV ha permitido reducir considerablemente la falsedad e ilegalidad en estas operaciones. Sin embargo, es oportuno continuar estableciendo mecanismos que permitan mayor control sobre toda la operación de los CEA y su funcionalidad garantizando que se cumpla con todas las condiciones requeridas con el fin de formar a los mejores conductores y se reduzca los casos de accidentes y siniestros en las vías del país.

Visitas de inspección de la Superintendencia de Transporte a los CEA - (2016 a 2020)

ANO	TOTAL
2016	360
2017	310
2018	1
2019	15
2020	1
<b>Total General</b>	<b>687</b>

Fuente: Superintendencia de Transporte

<sup>2</sup> Semana. <https://www.semana.com/pais/articulo/centros-de-enseñanza-automovilística-sancionados-en-colombia/253631/#:~:text=Ya%20van%20175%20Centros%20de%20enseñanza%20automovilística%20sancionados%20en%20Colombia>

<sup>3</sup> Ministerio de Transporte. <https://www.mintransporte.gov.co/publicaciones/9273/supertransporte-suspende-a-13-centros-de-enseñanza-automovilística-por-certificar-a-los-alumnos-que-no-asistieron-a-los-cursos/>

En los últimos 5 años (2016, 2017, 2018, 2019, 2020), la Superintendencia de Transporte realizó 687 visitas de inspección a los CEA, tal como lo muestra la tabla anterior, y se destaca que a partir del año 2018, se disminuyeron dichas visitas a razón de la entrada en operación en diciembre de 2017 del Sistema de Control y Vigilancia – SICOV para CEA, herramienta tecnológica implementada por esta Entidad y operada por dos empresas homologadas para tal fin, que permite verificar de manera permanente, entre otros aspectos:

- ✓ El registro del pago de la capacitación y de la certificación del aspirante a conductor.
- ✓ La participación real y presencial de los aspirantes a conductores.
- ✓ Que los certificados se expidan desde la ubicación geográfica autorizada para cada centro.
- ✓ Que el certificado se expida una vez cursado y aprobado la totalidad del programa de capacitación.

En este sentido, a través de los homologados del Sistema de Control y Vigilancia – SICOV, para Centros de Enseñanza Automovilística, en el año 2018 se realizaron un total de seiscientos setenta y cinco (675) ‘visitas documentales’, en las cuales a través del sistema se verificaban, entre otros aspectos: i) permanencia de los requisitos de habilitación; ii) enrolamiento de instructores y aspirantes durante el proceso de capacitación; iii) cumplimiento de requisitos de los instructores y vehículos; y; iv) cumplimiento de rango de tarifas.

Esto demuestra que implementar mecanismos que permitan el apoyo en el control de la actividad de los CEA, mejora ostensiblemente la operación y el funcionamiento de los mismos, así como el impacto que deben generar. Por lo anterior, se propone en la presente Ley, la conformación de autorreguladores para cada actividad, constituidos de sus mismas agremiaciones con el propósito de servir como instrumento de autocontrol que propenda por la transparencia y buen comportamiento de los organismos de apoyo.

Por otro lado, no existe una reglamentación que fije los pasos y los requisitos para una transición de un CEA como persona natural hacia persona jurídica, que permita continuar con su operación mientras se surte dicho cambio.

Actualizar la legislación mejorará el funcionamiento de los CEA, facilitará los trámites y permitirá su transición a persona jurídica sin interrumpir su operación, beneficiará a los 893 CEA que a 31 de marzo de 2021 existen en el país, de acuerdo a información suministrada por la Superintendencia de Transporte, y de las cuales 512 corresponden a persona natural y 381 a persona jurídica.

**5. MARCO NORMATIVO**

**5.1. Competencia del Congreso de la República**

Se trae a colación los preceptos normativos establecidos en los artículos 114 y 150 de la Constitución Política de 1991, conforme a los cuales, le corresponde al Congreso de la República hacer las leyes. En tal sentido, el numeral 2 del artículo 6 de la Ley 5 de 1992 ‘Por la cual se expide el Reglamento del Congreso; el Senado y la Cámara de Representantes’ de manera taxativa le concede al Congreso la Función legislativa con el ánimo de elaborar, interpretar, reformar y derogar las leyes y códigos en todos los ramos de la legislación.

Por su parte, el artículo 2 de la Ley 3 de 1992 ‘Por la cual se expiden normas sobre las Comisiones del Congreso de Colombia y se dictan otras disposiciones’, consagra las competencias de las Comisiones Constitucionales Permanentes del Senado, así como también, de la Cámara de Representantes, fijando para la Comisión Sexta, las siguientes:

**‘ARTÍCULO 2o.** Tanto en el Senado como en la Cámara de Representantes funcionarán Comisiones Constitucionales Permanentes, encargadas de dar primer debate a los proyectos de acto legislativo o de ley referente a los asuntos de su competencia.

Las Comisiones Constitucionales Permanentes en cada una de las Cámaras serán siete (7) a saber:

- (...)
- Comisión Sexta.  
Compuesta por trece (13) miembros en el Senado y dieciocho (18) miembros en la Cámara de Representantes, conocerá de: comunicaciones; tarifas; calamidades públicas; funciones públicas y prestación de los servicios públicos; medios de comunicación; investigación científica y tecnológica; espectros electromagnéticos; órbita geostacionaria; sistemas digitales de comunicación e informática; espacio aéreo; obras públicas y transporte, turismo y desarrollo turístico; educación y cultura.  
(...).’ (Negritas y subrayados fuera del texto original).

**5.2. Normatividad vigente**

Los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA se encuentran establecidos en la Ley 33 de 1986 la cual modificó el Decreto-Ley 1344 de 1970, en el que se dictaminaron normas de admisión al tránsito en lo referente a la enseñanza automovilística.

La Ley 33 de 1986 que modificó el Código Nacional de Tránsito Terrestre, contempla la competencia sobre quienes imparten la enseñanza automovilística:

**‘...Artículo 1º.** El artículo 11 del Decreto-Ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 11. La enseñanza automovilística se impartirá:

1. Por escuelas de enseñanza automovilística.
2. Por entidades oficiales o establecimientos públicos educativos...”

También se enuncia en dicha Ley los requisitos con los que deben contar los CEA para su funcionamiento.

**‘...Artículo 2º.** El artículo 12 del Decreto-Ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 12 Las escuelas de enseñanza automovilística públicas o privadas necesitan para su funcionamiento licencia del Instituto Nacional del Transporte, INTRA, otorgada a través de su Oficina Central y sus Direcciones Regionales, renovable cada cinco (5) años, para lo cual deben llenar los siguientes requisitos:

1. Solicitar autorización de funcionamiento ante las dependencias del INTRA con competencias en el lugar donde aspira a funcionar. La solicitud deberá indicar el nombre de la escuela, domicilio, el nombre del propietario y del Director de la escuela y especificar la clase de vehículos sobre los cuales versará la enseñanza.
2. Acreditar que cuenta con local adecuado para el funcionamiento aceptado por las autoridades locales.
3. Demostrar que cuenta con vehículos automotores de modelos no superiores a diez (10) años correspondientes a la enseñanza que se va a impartir y técnicamente adaptados.
4. Otorgar garantía bancaria, prendaria, hipotecaria o de seguros en cuantía menor de cien (100) salarios mínimos con el fin de garantizar la indemnización de los daños que se produzcan por causa o con ocasión de la enseñanza.
5. Probar que tiene a su servicio por lo menos dos (2) profesores idóneos, capacitados y debidamente autorizados como instructores de técnicas de conducción por el SENA y vinculados mediante contrato escrito de trabajo.
6. Demostrar que el Director ha sido capacitado como instructor de técnicas de conducción por el SENA.

Parágrafo. Durante todo el tiempo de su funcionamiento la escuela de enseñanza automovilística deberá mantener vigente la cuantía de la póliza establecida en el numeral cuatro (4) y los demás requisitos señalados en este artículo...

Y en sus artículos 3 y 4 enuncia funciones que el SENA y el INTRA deben determinar en materia de enseñanza, equipos y condiciones de los vehículos para otorgar la licencia de funcionamiento a los CEA, así como las sanciones a que haya lugar por el incumplimiento de la norma.

“...Artículo 3°. El artículo 13 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 13. El SENA determinará los programas de enseñanza, equipos, accesorios de los vehículos y demás requisitos pedagógicos que el INTRA exigirá a las escuelas de enseñanza automovilística para el otorgamiento de la licencia de funcionamiento...”

Artículo 4°. El artículo 14 del Decreto-ley 1344 de 1970, quedará así:

Artículo 14 El INTRA controlará periódicamente el debido funcionamiento de las escuelas de enseñanza automovilística. El incumplimiento de las normas que regulan su funcionamiento será sancionado así:

1. La primera vez con amonestación escrita.
2. La segunda vez, con multa hasta de quinientos (500) salarios mínimos.
3. La tercera vez, con suspensión de la licencia hasta por seis (6) meses.
4. La cuarta vez, con la cancelación definitiva de la licencia de funcionamiento. Las sanciones aquí estipuladas se impondrán sin perjuicio de las acciones penales correspondientes.

La Ley 769 de 2002 por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones, enmarca la figura y naturaleza de los Centros de enseñanza para conductores y de los Centros de enseñanza para formación de instructores. Y en su Capítulo I en el Título II abarca todo lo referente a los Centros de Enseñanza Automovilística:

“...ARTÍCULO 12. NATURALEZA. Todo Centro de Enseñanza Automovilística, es un establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta, que tenga como actividad permanente la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción.

ARTÍCULO 13. FORMACIÓN INSTRUCTORES EN CONDUCCIÓN. Para la formación de instructores en conducción, se requerirá autorización especial y se deberán cumplir los requisitos complementarios exigidos a los Centros de Enseñanza Automovilística que para tal efecto reglamente el Gobierno Nacional, a través del Ministerio de Educación en coordinación con el Ministerio de Transporte.

ARTÍCULO 14. CAPACITACIÓN. La capacitación requerida para que las personas puedan conducir vehículos automotores y motocicletas por las vías públicas deberá ser impartida por los Centros de Enseñanza Automovilística legalmente autorizados.

ARTÍCULO 15. CONSTITUCIÓN Y FUNCIONAMIENTO. <Artículo modificado por el artículo 1 de la Ley 1397 de 2010. El nuevo texto es el siguiente> El Ministerio de Transporte reglamentará la constitución y funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística de conformidad con lo establecido en la ley.

ARTÍCULO 16. CAPACITACIÓN VEHÍCULOS DE SERVICIO PÚBLICO. Los Centros de Enseñanza

Automovilística ofrecerán dentro de sus programas una especial capacitación para conducir vehículo de servicio público.  
El Ministerio de Transporte reglamentará lo relativo a la clasificación de los Centros de Enseñanza, de acuerdo con las categorías existentes...”

La Ley 1397 de 2010, modificó la Ley 769 de 2002 respecto a las facultades de los titulares de las licencias de conducción de acuerdo a su categoría, también sobre las disposiciones del examen teórico y práctico, y sobre las sanciones al incumplimiento de las normas que regulan el funcionamiento de los CEA, entre otros.

“...Artículo 1°. El artículo 15 de la Ley 769 de 2002, quedará así:

Artículo 15. Constitución y funcionamiento. El Ministerio de Transporte reglamentará la constitución y funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística de conformidad con lo establecido en la ley...”

“...Artículo 2°. El artículo 18 de la Ley 769 de 2002, quedará así: Artículo 18. Facultad del titular. (...)

Parágrafo. El Ministerio de Transporte en un plazo no mayor a treinta (30) días reglamentará el examen teórico y el examen práctico de conducción, que serán obligatorios aprobar por quien aspire a obtener por primera vez, a recategorizar o a renovar una licencia de conducción...”

“...Artículo 4°. El artículo 154 de la Ley 769 de 2002, quedará así: Artículo 154. Centros de enseñanza. El incumplimiento de las normas que regulan el funcionamiento de los centros de enseñanza automovilística será sancionado de acuerdo con la gravedad de la falta y al procedimiento establecido en el presente Código...”

6. MODIFICACIONES EN PRIMER DEBATE EN COMISIÓN SEXTA

TEXTO PROPUESTO EN PRIMER DEBATE	TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	OBSERVACIÓN
“Por medio de la cual se ajusta la Ley 769 de 2002 y se dictan disposiciones tendientes a garantizar el buen funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA, y se dictan otras disposiciones”	“Por medio de la cual se ajusta la Ley 769 de 2002, la Ley 2161 de 2021, se garantiza el buen funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA, y se dictan otras disposiciones”	Mediante proposición suscrita por el ponente y aprobada por la Comisión, se ajusta el título para incluir medidas importantes para el sector.
ARTÍCULO 1. OBJETO. El presente proyecto de Ley tiene como objeto actualizar y complementar el marco normativo que permita a los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA funcionar de manera organizada, con condiciones acordes a las realidades actuales, efectuar una transición de a persona natural a jurídica sin contratiempos y sin	ARTÍCULO 1. OBJETO. El presente proyecto de Ley tiene como objeto modificar la Ley 769 de 2002, la Ley 2161 de 2021, y establecer bases que permitan a los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA funcionar con condiciones acordes a las realidades actuales, facilitar la transición de persona natural a jurídica de manera voluntaria, sin contratiempos, conservando su	Mediante proposición suscrita por el ponente y aprobada por la Comisión, se tiene en cuenta los conceptos del MH, MT, ST y ANSV, y los comentarios de las asociaciones del sector se sientan unas bases en lo que tiene que ver con las funciones en la operación de los CEA, para que posteriormente el Gobierno Nacional en cabeza de los Ministerios de Transporte

interrumpir su operación y así como cumplir con su propósito como Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito – OAT.	antigüedad y sin interrumpir su operación.	y Educación reglamente lo pertinente.  Busca adoptar disposiciones importantes para el sector.
ARTÍCULO 2. Modifíquese el artículo 12 de la ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.” El cual quedará así:	ARTÍCULO 2. Modifíquese el artículo 12 de la ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.” El cual quedará así:	Mediante proposición suscrita por el ponente y aprobada por la Comisión, se tiene en cuenta los conceptos del MH, MT, ST y ANSV, y los comentarios de las asociaciones del sector, se conserva la naturaleza actual de los CEA, y de acuerdo a los comentarios de las asociaciones del sector se establece que dicha transición de PN a PJ se efectúe de manera voluntaria. También sugiere temas para dictar formación que son concordantes con seguridad vial.
“ARTÍCULO 12. NATURALEZA. Los Centros de Enseñanza Automovilística son personas jurídicas que desarrollan una función pública delegada asignada a particulares como Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito, constituidos como establecimiento educativo que imparte formación especial o para el trabajo y desarrollo humano, que tienen como finalidad la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, recategorización de licencia de conducción y rehabilitación de conductores infractores. Adicionalmente también están facultados para formar en todos los programas educativos relacionados con la seguridad vial, primeros auxilios – soporte vital, control de incendios, manejo defensivo y capacitaciones especializadas para manejo de sustancias, pasajeros, carga y demás temas relacionados que determine el gobierno nacional.	“ARTÍCULO 12. NATURALEZA. Todo Centro de Enseñanza Automovilística, es un establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta, que tenga como actividad permanente la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción.  Adicionalmente también están facultados para formar en programas educativos relacionados con la seguridad vial, primeros auxilios – soporte vital, control de incendios, manejo defensivo y capacitaciones especializadas para manejo de sustancias, pasajeros, carga y demás temas relacionados que determine el Gobierno Nacional.	
PARÁGRAFO 1. Con el fin de garantizar la continuidad en la prestación del servicio y en atención a que la mayoría de Centros de Enseñanza	PARÁGRAFO 1. Con el fin de garantizar la continuidad en la prestación del servicio y en atención a que la mayoría de Centros de Enseñanza Automovilística se constituyeron como persona natural, se determina que quienes cuenten con Registro en el RUNT al momento de la promulgación de la presente Ley, y quienes de manera voluntaria decidan adelantar la transición a persona	

Automovilística se constituyeron como persona natural, se determina que quienes cuenten con habilitación vigente o Registro en el RUNT al momento de la promulgación de la presente ley, transitoriamente quedan autorizados por dos (2) tres (3) años para continuar prestando el servicio hasta que se transformen en personas jurídicas.	jurídica, transitoriamente quedan autorizados por tres (3) años para continuar prestando el servicio hasta que se transformen en personas jurídicas.	
Igualmente se autoriza que los que se acojan a lo estipulado en la presente ley realicen cambios de propietario y/o de nombre o de razón social puedan continuar prestando el servicio hasta que se transformen en personas jurídicas.	Igualmente se autoriza que quienes se acojan a lo estipulado en la presente Ley, y realicen cambios de propietario y/o de nombre o de razón social, puedan continuar prestando el servicio con el nombre o razón social anterior, mientras acreditan requisitos y obtienen por parte de los Ministerios o entidades correspondientes el reconocimiento del cambio.	
Igualmente se autoriza que los que se acojan a lo estipulado en la presente ley realicen cambios de propietario y/o de nombre o de razón social puedan continuar prestando el servicio bajo el amparo de la habilitación otorgada al propietario anterior o con el nombre o razón social anterior, mientras acreditan requisitos y obtienen por parte de los Ministerios o entidades correspondientes el reconocimiento del cambio. Para poder acceder al presente mecanismo de transitoriedad y ajuste normativo los CEA que estén interesados en realizar las modificaciones enunciadas deberán informar al Ministerio de Transporte su intención y tipo de cambio o cambios que van a realizar.	El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de noventa (90) días contados a partir de la publicación de la presente Ley, expedirá la reglamentación sobre lo establecido en el presente artículo.	
El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de noventa (90) días contados a partir de la publicación de la presente Ley, expedirá la reglamentación de los requisitos que se deben cumplir para realizar cada tipo de cambio.		
PARAGRAFO 2. Hasta tanto no se surta el reconocimiento por parte de la Subdirección de Tránsito del Ministerio de Transporte, será responsable legalmente por la operación del		

<p>organismo la persona natural o jurídica que ostentaba la habilitación y que informó su interés de cambio al Ministerio.</p> <p><b>PARÁGRAFO 3.</b> No será posible el reconocimiento de los cambios cuando la certificación o habilitaciones se encuentren suspendidas o cuando exista una medida de carácter preventivo o investigación sobre el establecimiento o su propietario si es persona natural.</p> <p><b>PARÁGRAFO 4.</b> Cuando un Organismo de Apoyo cambia de propietario, las investigaciones por infracciones a normas legales realizadas con anterioridad al cambio continuarán afectando el establecimiento comercial y se adelantará el proceso solidariamente con el nuevo propietario."</p> <p><b>ARTÍCULO 3.</b> Modifíquese el artículo 14 de la ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones." El cual quedará así:</p> <p><b>"ARTÍCULO 14. CAPACITACIÓN.</b> La capacitación requerida para que las personas puedan conducir por las vías públicas en vehículos que requieren licencia de conducción, deberá ser impartida única y exclusivamente por los Centros de Enseñanza Automovilística legalmente habilitados o Registrados en el RUNT de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expidan los Ministerios de Transporte y Educación.</p> <p>La capacitación de aspirantes a obtener o recategorizar licencia</p>	<p><b>ARTÍCULO 3.</b> Modifíquese el artículo 14 de la ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones." El cual quedará así:</p> <p><b>"ARTÍCULO 14. CAPACITACIÓN.</b> La capacitación requerida para que las personas puedan conducir por las vías públicas en vehículos que requieren licencia de conducción, deberá ser impartida única y exclusivamente por los Centros de Enseñanza Automovilística Registrados en el RUNT de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expidan los Ministerios de Transporte y Educación., previo estudio técnico adelantado por estos.</p> <p>La capacitación de aspirantes a</p>	<p>Mediante proposición suscrita por el ponente y aprobada por la Comisión, se tiene en cuenta los conceptos del <b>MH, MT, ST y ANSV</b>, y los comentarios de las <b>asociaciones del sector</b> se sientan unas bases para incluir y actualizar las capacitaciones que podrán impartir los CEA, previo estudio técnico adelantado por parte del Ministerio de Transporte.</p>	<p>de conducción se dividirá en dos áreas:</p> <p>1.- <b>Capacitación Teórica.</b> Podrá ser impartida en dos modalidades y el aspirante a obtener o recategorizar la licencia de conducción podrá determinar libremente con cual modalidad se capacita, así:</p> <p>a) <b>Capacitación magistral presencial.</b> Se deberá impartir en las instalaciones del Centro de Enseñanza Automovilística en aulas de mínimo quince (15) y máximo treinta (30) <del>cuarenta (40)</del> alumnos contando con 1.5 m<sup>2</sup> de área para cada uno de acuerdo a la capacidad física instalada y autorizada.</p> <p>b) <b>Capacitación por medios tecnológicos.</b> Los aspirantes a conducir o recategorizar la licencia de conducción podrán optar por adquirir los conocimientos teóricos de la conducción utilizando plataformas tecnológicas homologadas por el Ministerio de Transporte. Estas plataformas deberán identificar plenamente al usuario, garantizar su asistencia a la capacitación y dictar el programa teórico completo que determine el reglamento.</p> <p>2.- <b>Capacitación Práctica. Se dividirá en dos áreas:</b></p> <p>a) <b>Talleres prácticos de formación. Se deberán</b></p>	<p>obtener o recategorizar licencia de conducción se dividirá en dos áreas:</p> <p>1.- <b>Capacitación Teórica.</b> Podrá ser impartida en dos modalidades y el aspirante a obtener o recategorizar la licencia de conducción podrá determinar libremente con cual modalidad se capacita, así:</p> <p>a) <b>Capacitación magistral presencial.</b> Se deberá impartir en las instalaciones del Centro de Enseñanza Automovilística.</p> <p>b) <b>Capacitación por medios tecnológicos.</b> Los aspirantes a conducir o recategorizar la licencia de conducción podrán optar por adquirir los conocimientos teóricos de la conducción utilizando plataformas tecnológicas homologadas por el Ministerio de Transporte. Estas plataformas deberán identificar plenamente al usuario, garantizar su asistencia a la capacitación y dictar el programa teórico completo que determine el reglamento.</p> <p>2.- <b>Capacitación Práctica. Se dividirá en dos áreas:</b></p> <p>a) <b>Talleres prácticos de formación:</b> Se deberán impartir en las instalaciones del mismo Centro de Enseñanza Automovilística que declaró la parte práctica de conducción en las áreas destinadas para este fin y en de acuerdo a la intensidad horaria que determine el</p>
<p>impartir en las instalaciones del mismo Centro de Enseñanza Automovilística que dictará la parte práctica de conducción en las áreas destinadas para este fin y en de acuerdo a la intensidad horaria que determine el reglamento.</p> <p>b) <b>Práctica de Conducción:</b> Se realizará en las vías nacionales, con los vehículos del organismo de apoyo debidamente adaptados y autorizados que cuenten con tarjeta de servicio e instructores de automovilismo registrados en el RUNT.</p> <p>Los Centros de Enseñanza Automovilística podrán dictar una o ambas capacitaciones de acuerdo a su habilitación o registro. La hora cátedra será mínimo de 55 minutos, se realizará en grupos de mínimo dos (2) horas de capacitación y de máximo cuatro (4) horas prácticas continuas y las horas teóricas máximo ocho (8) por día: en cualquier caso, la capacitación iniciará por el área teórica y el usuario solo podrá acceder a la capacitación práctica una vez adelante y apruebe la totalidad del área teórica.</p> <p><b>PARÁGRAFO 1.</b> El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial definirá la malla curricular o pensum de formación de conductores con enfoque a resguardar la vida de los usuarios de la vía. Dentro de las materias a formar se incluirá, como mínimo, <b>Señales de Tránsito</b>, Adaptación al Medio, Ética y</p>	<p>reglamento.</p> <p>b) <b>Práctica de Conducción:</b> Se realizará en las vías nacionales, con los vehículos del organismo de apoyo debidamente adaptados y autorizados que cuenten con tarjeta de servicio e instructores de automovilismo registrados en el RUNT.</p> <p><b>PARÁGRAFO 1.</b> El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá definir, previo estudio técnico adelantado por estos, la malla curricular o pensum de formación de conductores con enfoque a resguardar la vida de los usuarios de la vía. Dentro de las materias a formar se podrá incluir, como mínimo, Señales de Tránsito, Adaptación al Medio, Ética y Seguridad Vial, Manejo Defensivo, Control de Incendios, Primeros Auxilios, Marco Legal (normas de tránsito, conceptos básicos del proceso contravencional) e introducción a Mecánica para las licencias de conducción inicial, para la recategorización de la licencia de conducción se adicionarán, entre otros, programas de manejo de pasajeros y manejo y estiba de carga.</p> <p><b>PARÁGRAFO 2.</b> La vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística, corresponderá a la Superintendencia de Transporte.</p>	<p>Seguridad Vial, Manejo Defensivo, Control de Incendios, Primeros Auxilios, Marco Legal (<b>normas de tránsito, conceptos básicos del proceso contravencional</b>) e Introducción a Mecánica para las licencias de conducción inicial, para la recategorización de la licencia de conducción se adicionarán, entre otros, programas de manejo de pasajeros y manejo y estiba de carga.</p> <p><b>PARÁGRAFO 2.</b> La vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística, corresponderá a la Superintendencia de Transporte.</p> <p><b>PARÁGRAFO 3.</b> Las multas que se impongan a los centros de enseñanza automovilística serán <b>sesenta por ciento (60%)</b> de propiedad de los municipios donde se encuentre la sede de la escuela y <b>cuarenta (40%) por ciento de la Superintendencia de Transporte."</b></p> <p><b>ARTÍCULO 4.</b> Modifíquese el artículo 15 de la ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones." El cual quedará así:</p> <p><b>"ARTÍCULO 15. CONSTITUCIÓN Y FUNCIONAMIENTO.</b> Cualquier persona que pretenda constituirse o realizar actividades que de acuerdo con la presente ley constituyan labores de los organismos de apoyo, deberán obtener previamente registro en el Registro Único Nacional de Tránsito.</p> <p>El Ministerio de Transporte, en un término no superior a seis (6)</p>	<p>Seguridad Vial, Manejo Defensivo, Control de Incendios, Primeros Auxilios, Marco Legal (<b>normas de tránsito, conceptos básicos del proceso contravencional</b>) e Introducción a Mecánica para las licencias de conducción inicial, para la recategorización de la licencia de conducción se adicionarán, entre otros, programas de manejo de pasajeros y manejo y estiba de carga.</p> <p><b>PARÁGRAFO 2.</b> La vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística, corresponderá a la Superintendencia de Transporte.</p> <p><b>PARÁGRAFO 3.</b> Las multas que se impongan a los centros de enseñanza automovilística serán <b>sesenta por ciento (60%)</b> de propiedad de los municipios donde se encuentre la sede de la escuela y <b>cuarenta (40%) por ciento de la Superintendencia de Transporte."</b></p> <p>Eliminado.</p>	<p>Mediante proposición suscrita por el ponente y aprobada por la Comisión, se tiene en cuenta los conceptos del <b>MH, MT, ST y ANSV</b>, y de algunas <b>asociaciones del sector</b>, se elimina este artículo, sin embargo no sobra recomendar al MT, ST y ANSV que dentro de sus inspecciones y visitas se revise y analice la pertinencia de ajustar aspectos importantes en la función de los CEA como lo son: la clasificación, el ascenso, la categoría, las condiciones de las instalaciones, las condiciones y características de los vehículos, todo lo anterior, con el fin de mejorar su desempeño y a consideración de algunas <b>asociaciones del sector</b>.</p>

<p>meses contados a partir de la promulgación de la presente ley deberá expedir mediante reglamento las condiciones de registro, operación, contratación, selección, funcionamiento, garantías para la operación de los organismos de apoyo de acuerdo a la actividad que realizan de conformidad con lo establecido en la presente ley teniendo en cuenta, como mínimo, el siguiente marco legal:</p> <p><b>1. Registro, Clasificación y ascenso de los CEA.</b> Los CEA serán clasificados en cuatro (4) niveles de conformidad a los tipos de capacitación que pueden impartir.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>NIVEL</th> <th>MOTOS</th> <th>PASAJEROS</th> <th>CARGA</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>I</td> <td>Hasta 125 cm3</td> <td>Hasta nueve (9) para servicio particular</td> <td>Menor a tres (3) toneladas</td> </tr> <tr> <td>II</td> <td>De 126 hasta 250 cm3</td> <td>De diez (10) a veinticinco (25) pasajeros para servicio particular y público</td> <td>Más de tres (3) toneladas hasta nueve (9) toneladas</td> </tr> <tr> <td>III</td> <td>De más de 251 cm3</td> <td>Más de veinticinco (25) pasajeros para servicio particular y público</td> <td>Articulados o articulados</td> </tr> <tr> <td>IV</td> <td colspan="3">Instructores</td> </tr> </tbody> </table> <p>La habilitación inicial a la que puede acceder un CEA será la primera de la escala donde solo podrán capacitar conductores iniciales de licencia de conducción <u>en servicio particular solamente</u>.</p> <p>Para poder acceder a impartir cursos de recategorización <b>los Centros de Enseñanza Automovilística</b> deberán demostrar una experiencia de cinco (5) años en cada nivel anterior y solamente podrán</p>	NIVEL	MOTOS	PASAJEROS	CARGA	I	Hasta 125 cm3	Hasta nueve (9) para servicio particular	Menor a tres (3) toneladas	II	De 126 hasta 250 cm3	De diez (10) a veinticinco (25) pasajeros para servicio particular y público	Más de tres (3) toneladas hasta nueve (9) toneladas	III	De más de 251 cm3	Más de veinticinco (25) pasajeros para servicio particular y público	Articulados o articulados	IV	Instructores					<p>acceder a capacitar instructores cuando alcancen el mayor nivel de la escala. Los que actualmente se encuentran habilitados o registrados tendrán un plazo de dos (2) años para ascender a cualquier categoría de la escala que acrediten requisitos.</p> <p><b>1. Instalaciones físicas.</b> Los organismos de apoyo deberán contar, en calidad de propietario o locatario <b>de leasing</b>, con instalaciones físicas idóneas para desarrollar la actividad de apoyo. El Uso de Suelo establecido en el POT. Y la Licencia de Construcción del inmueble deberán ser concordantes con las normas vigentes que permitan desarrollar la actividad de apoyo que se habilita.</p> <p><b>Se exige a los Centros de Enseñanza Automovilística y los Centros de Reconocimiento de Conductores de la obligación de contar con doble escalera en aquellos lotes cuya área sea inferior a quinientos (500) metros cuadrados y el acceso a la escalera única protegida se ubique estratégicamente a diez (10) metros o menos desde cualquier parte del piso; también serán válidas para desarrollar las enunciadas actividades de apoyo las Licencias de Construcción otorgadas a inmuebles como Lugares de Reunión Cultural. Las Curadurías deberán tener en cuenta esta condición al momento de expedir las</b></p>		
NIVEL	MOTOS	PASAJEROS	CARGA																						
I	Hasta 125 cm3	Hasta nueve (9) para servicio particular	Menor a tres (3) toneladas																						
II	De 126 hasta 250 cm3	De diez (10) a veinticinco (25) pasajeros para servicio particular y público	Más de tres (3) toneladas hasta nueve (9) toneladas																						
III	De más de 251 cm3	Más de veinticinco (25) pasajeros para servicio particular y público	Articulados o articulados																						
IV	Instructores																								
<p><b>licencias de construcción que adelanten los referidos Centros.</b></p> <p><b>Para los Centros de Enseñanza Automovilística que al momento de la promulgación de la presente ley se encuentran Habilitados o con Registro ante el RUNT se les autoriza un plazo de diez (10) años, prorrogable por el Ministerio por otro igual, para acreditar la propiedad o contrato leasing de las instalaciones físicas donde el Centro desarrollará su objeto social.</b></p> <p><b>2. Vehículos.</b> La capacitación de conductores o instructores será realizada en todos los tipos de vehículos que requieran licencia de conducción para su operación; donde, estos automotores destinados a la actividad de capacitación deberán estar registrados en el servicio particular, a nombre <b>y NIT de la persona jurídica</b> del Centro de Enseñanza Automovilística legalmente habilitado, en calidad de propietario o locatario leasing y se dediquen exclusivamente a la instrucción. De igual forma dichos vehículos, mientras estén circulando por las vías públicas en la actividad de enseñanza, no serán objeto de restricción vehicular.</p> <p><b>3. Costo del servicio a los usuarios.</b> El Ministerio de Transporte realizará especial vigilancia en la calidad de los servicios que prestan los</p>			<p>organismos de apoyo a las autoridades de tránsito y garantizará que los costos mínimos que pagan los usuarios son suficientes para asegurar la calidad del servicio que se contrata.</p> <p>Para determinar estos valores mínimos enunciados, se efectuará un estudio de costos directos e indirectos, gastos asociados al servicio considerando las particularidades, infraestructura, y requerimientos de cada actividad y definirá, mediante resolución, en un plazo no mayor a noventa (90) días contados a partir de la entrada en vigencia de la presente ley, el precio mínimo al usuario, expresado en salarios mínimos diarios legales vigentes, que deberán cobrar los organismos en cada actividad de apoyo. Se garantiza la libre competencia y mejora en cada actividad dando libertad al valor máximo que podrá cobrar cada organismo de acuerdo a la calidad del servicio que oferta.</p> <p><b>4. Recaudo.</b> La actividad de los Organismos de Apoyo a excepción de los Centros Integrales de Atención – CIA, estará totalmente bancarizada y el recaudo de los servicios y derechos que prestan deberá efectuarse a través de compra de PINES DE SERVICIO en entidades financieras vigiladas por la Superintendencia Financiera de Colombia u operadores</p>																						

<p>postales de pago habilitados o autorizados en Colombia que tengan convenio con una entidad financiera vigilada por la Superintendencia Financiera y que se constituyan en aliados de recaudo haciendo parte del nuevo Sistema de Control y Vigilancia exigido por la Superintendencia de Transporte, la cual verificará y garantizará el registro, control y recaudo de la tarifa por medio de la herramienta informática. No se permitirán descuentos, dádivas, promociones o cualquier otra forma de reducción del precio mínimo que establecerá el Ministerio.</p> <p>5. <b>Área y tiempo de validez de los certificados.</b> Los certificados expedidos por los organismos de apoyo al tránsito que constituyen requisito para el trámite de licencia de conducción, únicamente tendrán validez ante los organismos de tránsito municipal o departamental que operen en un radio de treinta (30) kilómetros del municipio de su domicilio y en caso de no existir organismos dentro de ese radio se le habilitará validez en los tres más cercanos. El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de tres (3) meses contados a partir de la promulgación de la presente ley, regulará la materia y parametrizará en el RUNT el área de validez de estos certificados. <u>Estos documentos tendrán vigencia de un año para</u></p>	<p><u>adelantar el trámite ante los Organismos de Tránsito.</u></p> <p>6. <b>Reporte de información en línea y tiempo real.</b> Los Organismos de Apoyo reportarán en línea y tiempo real, a través de los Sistemas de Control y Vigilancia de la Superintendencia de Transporte la información y evolución de sus revisiones, capacitaciones o evaluaciones.</p> <p>Una vez terminados sus procesos, la herramienta informática de la Superintendencia registrará en la plataforma del Registro Único Nacional de Tránsito – RUNT la información correspondiente a sus vehículos o alumnos evaluados, capacitados, revisados o certificados. Esta transmisión de información entre las dos plataformas será de manera automática y sin manipulación humana.</p> <p>7. <b>Responsabilidad.</b> Los organismos de apoyo al tránsito son responsables frente al usuario, a terceros, al Ministerio de Transporte y a las autoridades que las contratan, por el cumplimiento de las obligaciones previstas en la presente ley, en los reglamentos propios de cada actividad y por los daños que se generen con ocasión de su actividad.</p> <p>En virtud de lo previsto en el presente numeral, los organismos de apoyo son</p>
<p>responsables, civil, administrativa y penalmente por los perjuicios que con su actividad generen. No obstante, lo anterior, en materia civil y administrativa, los organismos de apoyo al tránsito podrán adquirir seguros que cubran los eventuales daños que se puedan generar.</p> <p>Los representantes legales de los organismos <u>o el personal autorizado mediante usuario y contraseña para interactuar para con el Sistema de Control y Vigilancia o Registro Único Nacional de Tránsito</u> de apoyo responderán personalmente por la validez y veracidad de la información que deban reportar los organismos de apoyo a las autoridades o a quien estos especifiquen.</p> <p>8. <b>Oferta de Servicios:</b> Los Organismos de Apoyo no podrán vender sus servicios en lugares diferentes a los registrados en las certificaciones de Cumplimiento de Requisitos Legales e instalaciones habilitadas por el Ministerio de Transporte.</p> <p>Ningún particular podrá ofertar servicios de apoyo al tránsito, trámites de licencias de conducción, certificados o revisión sin contar con habilitación o registro como organismo de apoyo. Los alcaldes locales velarán por el cumplimiento de lo regulado en la presente</p>	<p>norma y procederán de conformidad a lo preceptuado en los parágrafos 2, 3, 6 del artículo 92 del Código Nacional de Policía con la cancelación de forma inmediata de la licencia de funcionamiento de las entidades que sin facultad o autorización legal ofrecen estos tipos de servicio.</p> <p>9. <b>Capacidad instalada de los Organismos de Apoyo.</b> Los Organismos de Apoyo contarán con una capacidad instalada máxima que será determinada por la infraestructura física, equipos, o personal con que cuente cada Centro. Los Ministerios correspondientes determinarán lo pertinente en la reglamentación que expidan de manera individual o conjunta la capacidad instalada del Centro.</p> <p>Para los Centros de Enseñanza Automovilística se calculará tomando como máximo, para prácticas de conducción, dos jornadas de ocho (8) horas por cada vehículo con dos instructores diferentes y dieciséis (16) horas para capacitación en aulas de clase. Para el cálculo de la capacidad instalada de los Centros de Reconocimiento de Conductores se tomará como base el tiempo promedio que utiliza cada uno de los cuatro profesionales de la Salud registrado en el Sistema de Control y Vigilancia de la Superintendencia de Puertos y Transporte.</p>

<p>10. <b>Gestión de calidad.</b> El Ministerio de Transporte definirá la norma técnica que deberán certificar los Centros de Enseñanza Automovilística y Centros de Reconocimiento de Conductores ante un organismo acreditado por el Organismo Nacional de Acreditación de Colombia – ONAC. De ninguna manera será viable la imposición de normas técnicas que no sean completamente concordantes a la actividad que desarrolla el Organismo de Apoyo a las Autoridades de Tránsito.</p> <p><b>PARÁGRAFO 1.</b> La Superintendencia de Puertos y Transporte deberá llevar un registro estadístico de los Centros de Enseñanza Automovilística que realicen la capacitación a personas que posteriormente no aprueben las pruebas teórico y práctica ante los Centros de Apoyo Logístico de Evaluación – <b>CALE</b> con el fin de promover la realización de planes y programas de mejoramiento continuo.</p> <p><b>PARÁGRAFO 2.</b> Para los Centros de Enseñanza Automovilística se autoriza el pago del curso de capacitación en cuotas, de conformidad con la estrategia comercial que desarrolle cada organismo, garantizando en el primer pago la totalidad de la capacitación teórica, la tasa de la Agencia Nacional de Seguridad Vial y el aporte para los organismos de autorregulación.</p>			<p><b>PARÁGRAFO 3.</b> Los Centros de Enseñanza Automovilística solo podrán adicionar vehículos nuevos <u>o matriculados ante los Organismos de Tránsito el mismo año de la solicitud de vinculación</u> a la formación práctica. Los buses, camiones o articulados nuevos que se matriculen por parte de los Centros de Enseñanza estarán exentos de cupos o pago de programas de modernización de parque automotor y mientras desarrollen la actividad de formación de conductores pagarán impuestos de acuerdo a los valores estipulados para el servicio público.</p> <p><b>PARÁGRAFO 4.</b> Cuando un Centro de Enseñanza automovilística o un particular imparta capacitación en vehículos o con instructores no autorizados, sin el cumplimiento completo de la correspondiente adaptación o sin tarjeta de servicio, las autoridades de tránsito darán aplicación a la infracción D12 e inmovilizarán inmediatamente el vehículo por prestar un servicio no autorizado.</p> <p><b>PARÁGRAFO 5.</b> En caso que el gobierno nacional decida contratar alguna actividad de apoyo el concesionario deberá contratar, como mínimo, con el ochenta por ciento (80%) de quienes constituyen la actividad al momento de la promulgación de la presente Ley. Los concesionarios deberán incluir en el contrato una cláusula que dé por terminada la relación contractual en cualquier momento cuando el organismo de apoyo incumpla con lo establecido en el marco legal de</p>		
<p>la actividad o agreda la ética.</p> <p><b>ARTICULO 5. Autorreguladores de los Organismos de Apoyo.</b> Se autoriza la creación de Autorreguladores de los organismos de apoyo como entidades sin ánimo de lucro, organizadas <u>una</u> por cada actividad de apoyo, con el propósito de servir como instrumento de autocontrol que propenda por la transparencia y buen comportamiento de los organismos de apoyo. Los Autorreguladores de cada actividad estarán obligados a validar, verificar y certificar que la documentación aportada por los Organismos para su habilitación o registro cumple con lo establecido en la norma legal que rige cada actividad y deberán realizar como mínimo una visita anual para constatar que se mantienen las condiciones que dieron origen a su habilitación o registro. Esta certificación de cumplimiento normativo será obligatoria para poder acceder o mantener la habilitación o registro y poder transmitir información a la plataforma del nuevo SICOV.</p> <p>Estos organismos de autorregulación serán constituidos entre todas las agremiaciones con personería jurídica vigente que acrediten gestión gremial mínima de cinco (5) años y que representen por lo menos un cinco (5%) por ciento de los que conforman cada gremio de apoyo. Los autorreguladores contarán con un plazo de tres (3) meses contados a partir de la promulgación de la presente Ley para iniciar con sus funciones quedando expresamente</p>	<p>Eliminado.</p>	<p>Mediante proposición suscrita por el ponente y aprobada por la Comisión, se tiene en cuenta los conceptos del <b>MT, ST y ANSV</b>, y de algunas <b>asociaciones del sector</b>, se elimina este artículo, ya que la Supertransporte es la encargada de vigilar y controlar a los OAT, y así evitar conflicto y duplicidad (art 19 Ley 1702 de 2013) en las funciones de la ST.</p>	<p>prohibido para la cartera de transporte habilitar o registrar organismos de apoyo sin la certificación de verificación del cumplimiento de requisitos legales expedido por los autorreguladores.</p> <p>Todos los organismos de apoyo a las autoridades de tránsito, en cada actividad, sin perjuicio de estar vinculado a algún tipo de agremiación, deberán contribuir al sustento de la entidad de autorregulación para lo cual deberán transferirle a través de los homologados de recaudo, por cada certificación que expidan, una suma igual a la que se determinó para la ANSV adicionando este monto al rango de precios autorizado por el Ministerio de Transporte.</p> <p><b>PARÁGRAFO 1. Se conceden facultades especiales al Ministerio de Transporte para que, en un término máximo de doce (12) meses desde la entrada en vigencia de la presente Ley, expida un Decreto con fuerza de ley, donde se determine como será la conformación, medio de financiamiento, y el funcionamiento y el procedimiento que adelantarán estos Autorreguladores con apego y garantía de los derechos fundamentales y procedimientos que consagra la ley.</b></p> <p>El Ministerio de Transporte convocará a los organismos de apoyo, a las autoridades de tránsito de cada actividad y en asamblea conjunta definirán los códigos de ética y transparencia aplicables en su sector de apoyo.</p>		



<p><b>PARÁGRAFO 2.</b> Cuando un Organismo Autorregulador evidencie una infracción a la norma, transparencia o ética por parte del regulado, deberá suspender <b>preventivamente</b> en el RUNT la vigencia de la certificación e informar a la Superintendencia de Transporte para lo de su competencia <b>quien definirá, en un plazo máximo de tres (3) días hábiles, si encuentra méritos para iniciar investigación y, en acto administrativo motivado, definirá si mantiene o revoca la suspensión preventiva de acuerdo a lo que evidencia en la documentación aportada por el Autorregulador.</b></p> <p><b>PARÁGRAFO 3.</b> En todo caso, los Autorreguladores de los Organismos de Apoyo no tendrán función disciplinaria, su función consiste en coadyuvar de manera preventiva la labor de la Superintendencia de Transporte."</p>	<p><b>ARTICULO 4.</b> Adiciónese un párrafo al artículo 11 de la Ley 2161 de 2021, así:</p> <p><b>Artículo 11.</b> Suspensión del vencimiento de las Licencias de Conducción. Suspendase por el término de hasta dos (2) años contados a partir de 31 diciembre de 2021, el vencimiento de las licencias de conducción a que se refiere el artículo 22 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 197 del Decreto Ley 019 de 2012, que venzan entre el 1 y el 31 de enero de 2022.</p> <p>Las autoridades de control en vía deberán aplicar lo dispuesto en el</p>	<p>Nuevo.</p> <p>Se aprueba proposición suscrita por el ponente que establece mediante reglamentación de Mintransporte un régimen escalonado en la exigencia de la renovación de las licencias de conducción con el fin de generar la menor afectación a los conductores.</p>	<p>presente artículo sin exigir a los conductores la modificación de la especie venal de la licencia de conducción.</p> <p><b>PARÁGRAFO.</b> El Ministerio de Transporte reglamentará un régimen escalonado de renovación de acuerdo con criterios técnicos que permitan un procedimiento con la menor afectación de los conductores que deban refrendar su licencia, para ello deberá contar con los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito que deben intervenir en dicho proceso, distribuyendo equitativamente dentro del plazo establecido el número de licencias a renovar mensualmente de acuerdo al último dígito del documento de identidad del titular de la licencia de conducción.</p>	<p><b>ARTICULO 5.</b> Dentro del año siguiente a la promulgación de la presente Ley, el Ministerio de Transporte deberá desarrollar un análisis integral de carácter técnico y económico, en los términos establecidos por el artículo 66 de la Ley 1682 de 2013, de los servicios que por delegación realizan los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA, del cual se deberá concluir las mejoras regulatorias para la prestación de tales servicios, de manera que las mismas incidan directamente en la disminución de la siniestralidad vial y las altas tasas de morbilidad y mortalidad.</p> <p><b>ARTICULO 6.</b> Agréguese un párrafo al Artículo 8 de la Ley 2161 de 2021, así:</p> <p><b>Parágrafo.</b> El ADRES, en su función de pago de recobros por atención de lesionados por</p>	<p>Nuevo.</p> <p>Se aprueba proposición suscrita por el ponente que establece el desarrollo de un estudio integral técnico y económico por parte de Mintransporte que busque mejorar los servicios que prestan los OAT y que contribuya a la disminución de siniestros.</p> <p>Nuevo.</p> <p>Se aprueba proposición suscrita por el ponente que establece que el Adres adopte herramientas tecnológicas para verificar la debida utilización de</p>
<p>accidentes de tránsito y que no son cubiertos por el SOAT, deberá implementar medios técnicos y tecnológicos que permitan la verificación y validación del hecho a fin de evitar la utilización indebida de recursos que son transferidos por el SOAT.</p> <p>Las compañías de seguros y con el fin de evitar el fraude con la utilización del SOAT, deberán incorporar como evidencia o elemento material probatorio en las actuaciones administrativas o judiciales, el levantamiento de accidente con el apoyo de los medios técnicos y tecnológicos ya establecidos.</p> <p><b>ARTICULO 7.</b> Adiciónese el párrafo 3 en el Artículo 127 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p><b>PARÁGRAFO 3º.</b> Los municipios y los organismos de tránsito por sí mismos o a través de un tercero contratarán el programa de bloqueo de vehículos a través de los llamados Cepos. Este equipo deberá ser implementado con apoyo de las autoridades de control y aplicado sobre aquellas conductas que ameritan inmovilización.</p> <p>El bloqueo del vehículo que incurra en una conducta que amerita la inmovilización, se podrá realizar con el Cepo y podrá ser cumplida dicha medida incluso en el lugar de residencia del infractor, para lo cual la autoridad de control en vía lo trasladará, previa suscripción de la orden u órdenes de comparendo, según sea el caso.</p> <p>El retiro del equipo de bloqueo será efectivo hasta que el</p>	<p>los recursos del Soat.</p> <p>Nuevo.</p> <p>Se aprueba proposición suscrita por el ponente que establece la implementación de Cepos para aquellos vehículos que ameritan desmovilización.</p>	<p>Nuevo.</p> <p>Se aprueba proposición suscrita por el ponente que establece la implementación de Cepos para aquellos vehículos que ameritan desmovilización.</p>	<p>propietario, poseedor o tenedor del vehículo subsane la falta y realice el curso de rehabilitación a infractores de las normas de tránsito.</p> <p><b>ARTICULO 6. Vigencia.</b> La presente Ley rige a partir de su publicación en el diario oficial.</p> <p><b>ARTICULO 8. Vigencia.</b> La presente Ley rige a partir de su publicación en el diario oficial.</p>	<p>Vigencia.</p>	<p><b>7. OTROS COMENTARIOS RECIBIDOS.</b></p> <p>La Confederación Colombiana de Municipios remitió observaciones al Proyecto de Ley. En primer lugar, consideran que la iniciativa es importante debido a que "los Centros de Enseñanza Automovilística son organismos de apoyo de especial importancia a las autoridades de tránsito, por cuanto su labor como establecimientos educativos que realizan la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, recategorización de licencia de conducción y rehabilitación de conductores infractores, es fundamental no solo en las labores de los Organismos de Tránsito, sino también en los resultados de los programas de seguridad vial. Por tanto, regular aspectos no contemplados actualmente en la ley, es trascendental para unificar condiciones y mejorar el servicio en favor del ciudadano".</p> <p>Por su parte, Fenalco emitió unos comentarios sobre la no conveniencia de algunas disposiciones del artículo 4 de la ponencia en primer debate, lo cual fue acogido.</p> <p>En segundo lugar, remiten un conjunto de observaciones que fueron estudiadas y acogidas en la ponencia para primer debate con el propósito de enriquecer y robustecer su contenido.</p> <p><b>8. CONFLICTO DE INTERESES</b></p> <p>Con base en el artículo 3º de la Ley 2003 de 2019, según el cual "El autor del proyecto y el ponente presentarán en el cuerpo de la exposición de motivos un acápite que describa las circunstancias o eventos que podrían generar un conflicto de interés para la discusión y votación del proyecto, de acuerdo al artículo 286.</p> <p>Estos serán criterios guías para que los otros congresistas tomen una decisión en torno a si se encuentran en una causal de impedimento, no obstante, otras causales que el Congresista pueda encontrar".</p> <p>A continuación, se pondrán de presente los criterios que la Ley 2003 de 2019 contempla para hacer el análisis frente a los posibles impedimentos que se puedan presentar en razón a un conflicto de interés en el ejercicio de la función congresional, entre ellas la legislativa.</p> <p>*Artículo 1º. El artículo 286 de la Ley 5 de 1992 quedará así: (...)</p> <p>a) Beneficio particular: aquel que otorga un privilegio o genera ganancias o crea indemnizaciones económicas o elimina obligaciones a favor del congresista de las que no gozan el resto de los ciudadanos. Modifique normas que afecten investigaciones penales, disciplinarias, fiscales o administrativas a las que se encuentre formalmente vinculado.</p> <p>b) Beneficio actual: aquel que efectivamente se configura en las circunstancias presentes y existentes al momento en el que el congresista participa de la decisión.</p> <p>c) Beneficio directo: aquel que se produzca de forma específica respecto del congresista, de su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil.</p>

Para todos los efectos se entiende que no hay conflicto de interés en las siguientes circunstancias:

- a) **Cuando el congresista participe, discuta, vote un proyecto de ley o de acto legislativo que otorgue beneficios o cargos de carácter general, es decir cuando el interés del congresista coincide o se fusione con los intereses de los electores.**
- b) Cuando el beneficio podría o no configurarse para el congresista en el futuro.
- c) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que establezcan sanciones o disminuyan beneficios, en el cual, el congresista tiene un interés particular, actual y directo. El voto negativo no constituirá conflicto de interés cuando mantiene la normatividad vigente.
- d) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo de carácter particular, que regula un sector económico en el cual el congresista tiene un interés particular, actual y directo, siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual.
- e) Cuando el congresista participe, discuta o vote artículos de proyectos de ley o acto legislativo que tratan sobre los sectores económicos de quienes fueron financiadores de su campaña siempre y cuando no genere beneficio particular, directo y actual para el congresista. El congresista deberá hacer saber por escrito que el artículo o proyecto beneficia a financiadores de su campaña. Dicha manifestación no requerirá discusión ni votación.
- f) Cuando el congresista participa en la elección de otros servidores públicos mediante el voto secreto. Se exceptúan los casos en que se presenten inhabilidades referidas al parentesco con los candidatos (...). (Subrayado y negrilla fuera de texto).

Por lo anterior, y de manera netamente orientativa, se considera que, para la discusión y aprobación de este Proyecto de Ley, se debe tener en cuenta que el Congresista, su cónyuge, compañero o compañera permanente, o parientes dentro del segundo grado de consanguinidad, segundo de afinidad o primero civil, sean propietarios o socios de Organismos de Apoyo al Tránsito. En todo caso, es pertinente aclarar que los conflictos de interés son personales y corresponde a cada Congresista evaluarlos.

**9. IMPACTO FISCAL**

De conformidad con lo establecido artículo 7° de la Ley 819 de 2003, los gastos que genere la presente iniciativa se entenderán incluidos en los presupuestos y en el Plan Operativo Anual de Inversión a que haya lugar. Sin embargo, esta iniciativa no contempla impacto fiscal.

Teniendo en cuenta lo anterior, y dada la obligación del Estado de velar por el interés general, así como de promover la autonomía de las entidades territoriales, es relevante mencionar que, una vez promulgada la Ley, el Gobierno deberá promover su ejercicio y cumplimiento. Además, se debe tener en cuenta como sustento, un pronunciamiento de la Corte Constitucional, en la cual se puntualizó de acuerdo a la sentencia C-490 de 2011, lo siguiente:

**“El mandato de adecuación entre la justificación de los proyectos de ley y la planeación de la política económica, empero, no puede comprenderse como un requisito de trámite para la aprobación de las iniciativas legislativas** (subrayado y negrilla fuera de texto), cuyo cumplimiento recaiga exclusivamente en el Congreso. Ello en tanto (i) el Congreso carece de las instancias de evaluación técnica para determinar el impacto fiscal de cada proyecto, la determinación de las fuentes adicionales de financiación y la compatibilidad

con el marco fiscal de mediano plazo; y (ii) aceptar una interpretación de esta naturaleza constituye una carga irrazonable para el Legislador y otorgaría un poder correlativo de veto al Ejecutivo, a través del Ministerio de Hacienda, respecto de la competencia del Congreso para hacer las leyes. Un poder de este carácter, que involucra una barrera en la función constitucional de producción normativa, se muestra incompatible con el balance entre los poderes públicos y el principio democrático. La exigencia de la norma orgánica, a su vez, presupone que la previsión en cuestión debe contener un mandato imperativo de gasto público.” (Resaltado fuera del texto).

Así mismo, la Corte Constitucional en la Sentencia C-502 de 2007, **en la cual establecido que el impacto fiscal de las normas no puede convertirse en óbice y barrera para que las corporaciones públicas ejerzan su función legislativa y normativa** (subrayado y negrilla fuera de texto):

“En la realidad, aceptar que las condiciones establecidas en el artículo 7° de la Ley 819 de 2003 constituyen un requisito de trámite que le incumbe cumplir única y exclusivamente al Congreso, reduce desproporcionadamente la capacidad de iniciativa legislativa que reside en el Congreso de la República, **con lo cual se vulnera el principio de separación de las Ramas del Poder Público, en la medida en que se lesiona seriamente la autonomía del Legislativo.**

**Precisamente, los obstáculos casi insuperables que se generarían para la actividad legislativa del Congreso de la República conducirían a concederle una forma de poder de veto al Ministro de Hacienda sobre las iniciativas de ley en el Parlamento.**

**Es decir, el mencionado artículo debe interpretarse en el sentido de que su fin es obtener que las leyes que se dicten tengan en cuenta las realidades macroeconómicas, pero sin crear barreras insalvables en el ejercicio de la función legislativa ni crear un poder de veto legislativo en cabeza del Ministro de Hacienda.** (subrayado y negrilla fuera de texto).

Como lo ha resaltado la Corte, si bien compete a los miembros del Congreso la responsabilidad de estimar y tomar en cuenta el esfuerzo fiscal que el proyecto bajo estudio puede implicar para el erario público, es claro que es el Poder Ejecutivo, y al interior de aquél, el Ministerio de Hacienda y Crédito Público, el que dispone de los elementos técnicos necesarios para valorar correctamente ese impacto, y a partir de ello, llegado el caso, demostrar a los miembros del órgano legislativo la inviabilidad financiera de la propuesta que se estudia.

**10. PLIEGO DE MODIFICACIONES.**

TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE	TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE	OBSERVACION
“Por medio de la cual se ajusta la Ley 769 de 2002, la Ley 2161 de 2021, se garantiza el buen funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA, y se dictan otras disposiciones”	“Por medio de la cual se ajusta la Ley 769 de 2002, la Ley 2161 de 2021, se garantiza el buen funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA, y se dictan otras disposiciones”	Título, sin modificación.
<b>ARTÍCULO 1. OBJETO.</b> El presente proyecto de Ley tiene como objeto modificar la Ley 769 de 2002, la Ley 2161 de 2021, y establecer bases que permitan a los Centros de Enseñanza	<b>ARTÍCULO 1. OBJETO.</b> El presente proyecto de Ley tiene como objeto modificar la Ley 769 de 2002, la Ley 2161 de 2021, y establecer bases que permitan a los Centros de Enseñanza	Se modifica por redacción.

Automovilística – CEA funcionar con condiciones acordes a las realidades actuales, facilitar la transición de persona natural a jurídica de manera voluntaria, sin contratiempos, conservando su antigüedad y sin interrumpir su operación.	Automovilística – CEA funcionar con condiciones acordes a las realidades actuales, facilitar la transición de persona natural a jurídica de manera voluntaria, sin contratiempos, conservando su antigüedad y sin interrumpir su operación.	
<b>ARTÍCULO 2.</b> Modifíquese el artículo 12 de la ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.” El cual quedará así:	<b>ARTÍCULO 2.</b> Modifíquese el artículo 12 de la ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.” El cual quedará así:	Se modifica el segundo inciso para mejorar la redacción y evitar información redundante con respecto a los programas de formación de los CEA.
<b>“ARTÍCULO 12. NATURALEZA.</b> Todo Centro de Enseñanza Automovilística, es un establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta, que tenga como actividad permanente la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción.	<b>“ARTÍCULO 12. NATURALEZA.</b> Todo Centro de Enseñanza Automovilística, es un establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta, que tenga como actividad permanente la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción.	
Adicionalmente también están facultados para formar en programas educativos relacionados con la seguridad vial, primeros auxilios – soporte vital, control de incendios, manejo defensivo y capacitaciones especializadas para manejo de sustancias, pasajeros, carga y demás temas relacionados que determine el Gobierno Nacional.	Adicionalmente también están facultados para formar en programas educativos relacionados con la seguridad vial, primeros auxilios – soporte vital, control de incendios, manejo defensivo y capacitaciones especializadas para manejo de sustancias, pasajeros, y carga, y demás temas relacionados que determine el Gobierno Nacional.	
<b>PARÁGRAFO 1.</b> Con el fin de garantizar la continuidad en la prestación del servicio y en atención a que la mayoría de Centros de Enseñanza Automovilística se constituyeron como persona natural, se determina que quienes cuenten con Registro en el RUNT al momento de la promulgación de	<b>PARÁGRAFO 1.</b> Con el fin de garantizar la continuidad en la prestación del servicio y en atención a que la mayoría de Centros de Enseñanza Automovilística se constituyeron como persona natural, se determina que quienes cuenten con Registro en el RUNT al momento de la promulgación de	

la presente Ley, y quienes de manera voluntaria decidan adelantar la transición a persona jurídica, transitoriamente quedan autorizados por tres (3) años para continuar prestando el servicio hasta que se transformen en personas jurídicas.	la presente Ley, y quienes de manera voluntaria decidan adelantar la transición a persona jurídica, transitoriamente quedan autorizados por tres (3) años para continuar prestando el servicio hasta que se transformen en personas jurídicas.	
Igualmente se autoriza que quienes se acojan a lo estipulado en la presente Ley, y realicen cambios de propietario y/o de nombre o de razón social, puedan continuar prestando el servicio con el nombre o razón social anterior, mientras acreditan requisitos y obtienen por parte de los Ministerios o entidades correspondientes el reconocimiento del cambio.	Igualmente se autoriza que quienes se acojan a lo estipulado en la presente Ley, y realicen cambios de propietario y/o de nombre o de razón social, puedan continuar prestando el servicio con el nombre o razón social anterior, mientras acreditan requisitos y obtienen por parte de los Ministerios o entidades correspondientes el reconocimiento del cambio.	
El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de noventa (90) días contados a partir de la publicación de la presente Ley, expedirá la reglamentación sobre lo establecido en el presente artículo.	El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de noventa (90) días contados a partir de la publicación de la presente Ley, expedirá la reglamentación sobre lo establecido en el presente artículo.	
<b>ARTÍCULO 3.</b> Modifíquese el artículo 14 de la ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.” El cual quedará así:	<b>ARTÍCULO 3.</b> Modifíquese el artículo 14 de la ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.” El cual quedará así:	Sin modificación.
<b>“ARTÍCULO 14. CAPACITACIÓN.</b> La capacitación requerida para que las personas puedan conducir por las vías públicas en vehículos que requieren licencia de conducción, deberá ser impartida única y exclusivamente por los Centros de Enseñanza Automovilística Registrados en el RUNT de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expidan los Ministerios de Transporte y Educación, previo	<b>“ARTÍCULO 14. CAPACITACIÓN.</b> La capacitación requerida para que las personas puedan conducir por las vías públicas en vehículos que requieren licencia de conducción, deberá ser impartida única y exclusivamente por los Centros de Enseñanza Automovilística Registrados en el RUNT de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expidan los Ministerios de Transporte y Educación, previo	

<p>estudio técnico adelantado por estos.</p> <p>La capacitación de aspirantes a obtener o recategorizar licencia de conducción se dividirá en dos áreas:</p> <p>1.- <b>Capacitación Teórica.</b> Podrá ser impartida en dos modalidades y el aspirante a obtener o recategorizar la licencia de conducción podrá determinar libremente con cual modalidad se capacita, así:</p> <p><b>a) Capacitación magistral presencial.</b> Se deberá impartir en las instalaciones del Centro de Enseñanza Automovilística.</p> <p><b>b) Capacitación por medios tecnológicos.</b> Los aspirantes a conducir o recategorizar la licencia de conducción podrán optar por adquirir los conocimientos teóricos de la conducción utilizando plataformas tecnológicas homologadas por el Ministerio de Transporte. Estas plataformas deberán identificar plenamente al usuario, garantizar su asistencia a la capacitación y dictar el programa teórico completo que determine el reglamento.</p> <p>2.- <b>Capacitación Práctica. Se dividirá en dos áreas;</b></p> <p><b>a) Talleres prácticos de formación:</b> Se deberán impartir en las</p>	<p>estudio técnico adelantado por estos.</p> <p>La capacitación de aspirantes a obtener o recategorizar licencia de conducción se dividirá en dos áreas:</p> <p>1.- <b>Capacitación Teórica.</b> Podrá ser impartida en dos modalidades y el aspirante a obtener o recategorizar la licencia de conducción podrá determinar libremente con cual modalidad se capacita, así:</p> <p><b>a) Capacitación magistral presencial.</b> Se deberá impartir en las instalaciones del Centro de Enseñanza Automovilística.</p> <p><b>b) Capacitación por medios tecnológicos.</b> Los aspirantes a conducir o recategorizar la licencia de conducción podrán optar por adquirir los conocimientos teóricos de la conducción utilizando plataformas tecnológicas homologadas por el Ministerio de Transporte. Estas plataformas deberán identificar plenamente al usuario, garantizar su asistencia a la capacitación y dictar el programa teórico completo que determine el reglamento.</p> <p>2.- <b>Capacitación Práctica. Se dividirá en dos áreas;</b></p> <p><b>a) Talleres prácticos de formación:</b> Se deberán impartir en las</p>	
<p>instalaciones del mismo Centro de Enseñanza Automovilística que dictará la parte práctica de conducción en las áreas destinadas para este fin y en de acuerdo a la intensidad horaria que determine el reglamento.</p> <p><b>b) Práctica de Conducción:</b> Se realizará en las vías nacionales, con los vehículos del organismo de apoyo debidamente adaptados y autorizados que cuenten con tarjeta de servicio e instructores de automovilismo registrados en el RUNT.</p> <p><b>PARÁGRAFO 1.</b> El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá definir, previo estudio técnico adelantado por estos, la malla curricular o pensum de formación de conductores con enfoque a resguardar la vida de los usuarios de la vía. Dentro de las materias a formar se podrá incluir, como mínimo, Señales de Tránsito, Adaptación al Medio, Ética y Seguridad Vial, Manejo Defensivo, Control de Incendios, Primeros Auxilios, Marco Legal (normas de tránsito, conceptos básicos del proceso contravencional) e introducción a Mecánica para las licencias de conducción inicial, para la recategorización de la licencia de conducción se adicionarán, entre otros, programas de manejo de pasajeros y manejo y estiba de carga.</p>	<p>instalaciones del mismo Centro de Enseñanza Automovilística que dictará la parte práctica de conducción en las áreas destinadas para este fin y en de acuerdo a la intensidad horaria que determine el reglamento.</p> <p><b>b) Práctica de Conducción:</b> Se realizará en las vías nacionales, con los vehículos del organismo de apoyo debidamente adaptados y autorizados que cuenten con tarjeta de servicio e instructores de automovilismo registrados en el RUNT.</p> <p><b>PARÁGRAFO 1.</b> El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá definir, previo estudio técnico adelantado por estos, la malla curricular o pensum de formación de conductores con enfoque a resguardar la vida de los usuarios de la vía. Dentro de las materias a formar se podrá incluir, como mínimo, Señales de Tránsito, Adaptación al Medio, Ética y Seguridad Vial, Manejo Defensivo, Control de Incendios, Primeros Auxilios, Marco Legal (normas de tránsito, conceptos básicos del proceso contravencional) e introducción a Mecánica para las licencias de conducción inicial, para la recategorización de la licencia de conducción se adicionarán, entre otros, programas de manejo y manejo y estiba de carga.</p>	
<p><b>PARÁGRAFO 2.</b> La vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística, corresponderá a la Superintendencia de Transporte.</p> <p><b>ARTÍCULO 4. Adiciónese un párrafo al artículo 11 de la Ley 2161 de 2021, así:</b></p> <p><b>Artículo 11.</b> Suspensión del vencimiento de las Licencias de Conducción. Suspéndase por el término de hasta dos (2) años contados a partir de 31 diciembre de 2021, el vencimiento de las licencias de conducción a que se refiere el artículo 22 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 197 del Decreto Ley 019 de 2012, que venzan entre el 1 y el 31 de enero de 2022.</p> <p>Las autoridades de control en vía deberán aplicar lo dispuesto en el presente artículo sin exigir a los conductores la modificación de la especie venal de la licencia de conducción.</p> <p><b>PARÁGRAFO.</b> El Ministerio de Transporte reglamentará un régimen escalonado de renovación de acuerdo con criterios técnicos que permitan un procedimiento con la menor afectación de los conductores que deban refrendar su licencia, para ello deberá contar con los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito que deben intervenir en dicho proceso, distribuyendo equitativamente dentro del plazo establecido el número de licencias a renovar mensualmente de acuerdo al último dígito del documento de identidad del titular de la licencia de conducción.</p> <p><b>ARTÍCULO 5.</b> Dentro del año</p>	<p><b>PARÁGRAFO 2.</b> La vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística, corresponderá a la Superintendencia de Transporte.</p> <p><b>ARTÍCULO 4.</b> Adiciónese un párrafo al artículo 11 de la Ley 2161 de 2021, así:</p> <p><b>Artículo 11.</b> Suspensión del vencimiento de las Licencias de Conducción. Suspéndase por el término de hasta dos (2) años contados a partir de 31 diciembre de 2021, el vencimiento de las licencias de conducción a que se refiere el artículo 22 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 197 del Decreto Ley 019 de 2012, que venzan entre el 1 y el 31 de enero de 2022.</p> <p>Las autoridades de control en vía deberán aplicar lo dispuesto en el presente artículo sin exigir a los conductores la modificación de la especie venal de la licencia de conducción.</p> <p><b>PARÁGRAFO.</b> El Ministerio de Transporte reglamentará un régimen escalonado de renovación de acuerdo con criterios técnicos que permitan un procedimiento con la menor afectación de los conductores que deban refrendar su licencia, para ello deberá contar con los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito que deben intervenir en dicho proceso, distribuyendo equitativamente dentro del plazo establecido el número de licencias a renovar mensualmente de acuerdo al último dígito del documento de identidad del titular de la licencia de conducción.</p> <p><b>ARTÍCULO 5.</b> Dentro del año</p>	<p>Sin modificación.</p> <p>Es importante establecer que el</p>
<p>siguiente a la promulgación de la presente Ley, el Ministerio de Transporte deberá desarrollar un análisis integral de carácter técnico y económico, en los términos establecidos por el artículo 66 de la Ley 1682 de 2013, de los servicios que por delegación realizan los Centros de Enseñanza Automovilística –CEA, del cual se deberá concluir las mejoras regulatorias para la prestación de tales servicios, de manera que las mismas incidan directamente en la disminución de la siniestralidad vial y las altas tasas de morbilidad y mortalidad.</p> <p><b>ARTÍCULO 6. Agréguese un párrafo al Artículo 8 de la Ley 2161 de 2021, así:</b></p> <p><b>Parágrafo.</b> El ADRES, en su función de pago de recobros por atención de lesionados por accidentes de tránsito y que no son cubiertos por el SOAT, deberá implementar medios técnicos y tecnológicos que permitan la verificación y validación del hecho a fin de evitar la utilización indebida de recursos que son transferidos por el SOAT.</p>	<p>siguiente a la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transporte, deberá desarrollar el Análisis Integral, de carácter técnico y económico, en los términos establecidos por el artículo 66 de la Ley 1682 de 2013, de los servicios que por delegación realizan <u>en la actualidad los Centros de Enseñanza Automovilística –CEA Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito</u>, del cual se deberá concluir las mejoras regulatorias para la prestación de tales servicios, de manera que las mismas incidan directamente en la disminución de la siniestralidad vial y las altas tasas de morbilidad y mortalidad.</p> <p><u>Hasta tanto no se cuente con los resultados del estudio integral, el registro de nuevos Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito deberá realizarse únicamente en los municipios en donde no se cuente con entidades autorizadas como tales. Lo anterior sin perjuicio de las solicitudes que se encuentren en curso, las cuales deberán ser evaluadas con estricto apego a las normas que los regulan.</u></p> <p><b>ARTÍCULO 6.</b> Agréguese un párrafo al Artículo 8 de la Ley 2161 de 2021, así:</p> <p><b>Parágrafo.</b> El ADRES, en su función de pago de recobros por atención de lesionados por accidentes de tránsito y que no son cubiertos por el SOAT, deberá implementar medios técnicos y tecnológicos que permitan la verificación y validación del hecho a fin de evitar la utilización indebida de recursos que son transferidos por el SOAT.</p>	<p>estudio integral técnico y económico que desarrolle Mintransporte busque mejorar los servicios que prestan todos los OAT con el fin de disminuir los siniestros y la mortalidad en las vías.</p> <p>Sin modificación.</p>

Las compañías de seguros y con el fin de evitar el fraude con la utilización del SOAT, deberán incorporar como evidencia o elemento material probatorio en las actuaciones administrativas o judiciales, el levantamiento de accidente con el apoyo de los medios técnicos y tecnológicos ya establecidos.	Las compañías de seguros y con el fin de evitar el fraude con la utilización del SOAT, deberán incorporar como evidencia o elemento material probatorio en las actuaciones administrativas o judiciales, el levantamiento de accidente con el apoyo de los medios técnicos y tecnológicos ya establecidos.	
<b>ARTÍCULO 7. Adiciónese el párrafo 3 en el Artículo 127 de la Ley 769 de 2002, así:</b>  <b>PARÁGRAFO 3º.</b> Los municipios y los organismos de tránsito por sí mismos o a través de un tercero contratarán el programa de bloqueo de vehículos a través de los llamados Cepos. Este equipo deberá ser implementado con apoyo de las autoridades de control y aplicado sobre aquellas conductas que ameritan inmovilización.  El bloqueo del vehículo que incurra en una conducta que amerita la inmovilización, se podrá realizar con el Cepo y podrá ser cumplida dicha medida incluso en el lugar de residencia del infractor, para lo cual la autoridad de control en vía lo trasladará, previa suscripción de la orden u órdenes de comparendo, según sea el caso.  El retiro del equipo de bloqueo será efectivo hasta que el propietario, poseedor o tenedor del vehículo subsane la falta y realice el curso de rehabilitación a infractores de las normas de tránsito.	<b>ARTÍCULO 7.</b> Adiciónese el párrafo 3 en el Artículo 127 de la Ley 769 de 2002, así:  <b>PARÁGRAFO 3º.</b> Los municipios y los organismos de tránsito por sí mismos o a través de un tercero contratarán el programa de bloqueo de vehículos a través de los llamados Cepos. Este equipo deberá ser implementado con apoyo de las autoridades de control y aplicado sobre aquellas conductas que ameritan inmovilización.  El bloqueo del vehículo que incurra en una conducta que amerita la inmovilización, se podrá realizar con el Cepo, y podrá ser cumplida dicha medida incluso en el lugar de residencia del infractor, para lo cual la autoridad de control en vía lo trasladará, previa suscripción de la orden u órdenes de comparendo, según sea el caso.  El retiro del equipo de bloqueo será efectivo hasta que el propietario, poseedor o tenedor del vehículo subsane la falta y realice el curso de rehabilitación a infractores de las normas de tránsito.	Sin modificación.
Nuevo	<b>ARTÍCULO 8.</b> Adiciónese un párrafo al Artículo 42 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:	Con el fin de incentivar el cumplimiento de la obligación de la revisión técnico mecánica por parte de los vehículos de

	Las compañías aseguradoras podrán incentivar a los propietarios de vehículos de enseñanza automovilística y demás servicios, mediante bonos o puntos para que den cumplimiento con la obligación de la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes.	enseñanza automovilística, se propone que las aseguradoras puedan ofrecer bonos o puntos.
<b>ARTÍCULO 8. Vigencia.</b> La presente Ley rige a partir de su publicación en el diario oficial.	<b>ARTÍCULO 8: 9. Vigencia.</b> La presente Ley rige a partir de su publicación en el diario oficial.	Vigencia.

**11. PROPOSICIÓN**

En los términos anteriores, rindo ponencia favorable y solicito a los Honorables miembros de la Plenaria de la Cámara de Representantes, dar segundo debate al Proyecto de Ley No. 221 de 2021 Cámara "Por medio de la cual se ajusta la Ley 769 de 2002, la Ley 2161 de 2021, se garantiza el buen funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA, y se dictan otras disposiciones."

Cordialmente,



**MILTON HUGO ANGULO VIVEROS**  
Representante a la Cámara – Valle del Cauca  
Ponente

**TEXTO PROPUESTO PARA SEGUNDO DEBATE AL PROYECTO DE LEY No. 221 de 2021 CÁMARA "POR MEDIO DE LA CUAL SE AJUSTA LA LEY 769 DE 2002, LA LEY 2161 DE 2021, SE GARANTIZA EL BUEN FUNCIONAMIENTO DE LOS CENTROS DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA – CEA, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES"**

**EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA**

**DECRETA**

**ARTÍCULO 1. OBJETO.** La presente Ley tiene como objeto modificar la Ley 769 de 2002, la Ley 2161 de 2021, y establecer bases que permitan a los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA funcionar con condiciones acordes a las realidades actuales, facilitar la transición de persona natural a jurídica de manera voluntaria, sin contratiempos, conservando su antigüedad y sin interrumpir su operación.

**ARTÍCULO 2.** Modifíquese el artículo 12 de la Ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones." El cual quedará así:

**ARTÍCULO 12. NATURALEZA.** Todo Centro de Enseñanza Automovilística, es un establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta, que tenga como actividad permanente la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción.

Adicionalmente también están facultados para formar en programas educativos relacionados con primeros auxilios – soporte vital, control de incendios, manejo defensivo y capacitaciones especializadas para manejo de sustancias, pasajeros y carga.

**PARÁGRAFO 1.** Con el fin de garantizar la continuidad en la prestación del servicio y en atención a que la mayoría de Centros de Enseñanza Automovilística se constituyeron como persona natural, se determina que quienes cuenten con Registro en el RUNT al momento de la promulgación de la presente Ley, y quienes de manera voluntaria decidan adelantar la transición a persona jurídica, transitoriamente quedan autorizados por tres (3) años para continuar prestando el servicio hasta que se transformen en personas jurídicas.

Igualmente se autoriza que quienes se acojan a lo estipulado en la presente Ley, y realicen cambios de propietario y/o de nombre o de razón social, puedan continuar prestando el servicio con el nombre o razón social anterior, mientras acreditan requisitos y obtienen por parte de los Ministerios o entidades correspondientes el reconocimiento del cambio.

El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de noventa (90) días contados a partir de la publicación de la presente Ley, expedirá la reglamentación sobre lo establecido en el presente artículo.

**ARTÍCULO 3.** Modifíquese el artículo 14 de la ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones." El cual quedará así:

**ARTÍCULO 14. CAPACITACIÓN.** La capacitación requerida para que las personas puedan conducir por las vías públicas en vehículos que requieren licencia de conducción, deberá ser impartida única y exclusivamente por los Centros de Enseñanza Automovilística Registrados en el RUNT de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expidan los Ministerios de Transporte y Educación., previo estudio técnico adelantado por estos.

La capacitación de aspirantes a obtener o recategorizar licencia de conducción se dividirá en dos áreas:

1.- **Capacitación Teórica.** Podrá ser impartida en dos modalidades y el aspirante a obtener o recategorizar la licencia de conducción podrá determinar libremente con cual modalidad se capacita, así:

- a) **Capacitación magistral presencial.** Se deberá impartir en las instalaciones del Centro de Enseñanza Automovilística.
- b) **Capacitación por medios tecnológicos.** Los aspirantes a conducir o recategorizar la licencia de conducción podrán optar por adquirir los conocimientos teóricos de la conducción utilizando plataformas tecnológicas homologadas por el Ministerio de Transporte. Estas plataformas deberán identificar plenamente al usuario, garantizar su asistencia a la capacitación y dictar el programa teórico completo que determine el reglamento.

2.- **Capacitación Práctica. Se dividirá en dos áreas;**

- a) **Talleres prácticos de formación:** Se deberán impartir en las instalaciones del mismo Centro de Enseñanza Automovilística que dictará la parte práctica de conducción en las áreas destinadas para este fin y en de acuerdo a la intensidad horaria que determine el reglamento.
- b) **Práctica de Conducción:** Se realizará en las vías nacionales, con los vehículos del organismo de apoyo debidamente adaptados y autorizados que cuenten con tarjeta de servicio e instructores de automovilismo registrados en el RUNT.

**PARÁGRAFO 1.** El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá definir, previo estudio técnico adelantado por estos, la malla curricular o pensum de formación de conductores con enfoque a resguardar la vida de los usuarios de la vía. Dentro de las materias a formar se podrá incluir, como mínimo, Señales de Tránsito, Adaptación al Medio, Ética y Seguridad Vial, Manejo Defensivo, Control de Incendios, Primeros Auxilios, Marco Legal (normas de tránsito, conceptos básicos del proceso contravencional) e introducción a Mecánica para las licencias de conducción inicial, para la recategorización de la licencia de conducción se adicionarán, entre otros, programas de manejo de pasajeros y manejo y estiba de carga.


**PARÁGRAFO 2.** La vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística, corresponderá a la Superintendencia de Transporte.

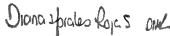
**ARTÍCULO 4.** Adiciónese un párrafo al artículo 11 de la Ley 2161 de 2021, así:

**Artículo 11. Suspensión del vencimiento de las Licencias de Conducción.** Suspéndase por el término de hasta dos (2) años contados a partir de 31 diciembre de 2021, el vencimiento de las licencias de conducción a que se refiere el artículo 22 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 197 del Decreto Ley 019 de 2012, que venzan entre el 1 y el 31 de enero de 2022.

Las autoridades de control en vía deberán aplicar lo dispuesto en el presente artículo sin exigir a los conductores la modificación de la especie venal de la licencia de conducción.

**PARÁGRAFO.** El Ministerio de Transporte reglamentará un régimen escalonado de renovación de acuerdo con criterios técnicos que permitan un procedimiento con la menor afectación de los conductores que deban refrendar su licencia, para ello deberá contar con los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito que deben intervenir en dicho proceso, distribuyendo equitativamente dentro del plazo establecido el número de

<p>licencias a renovar mensualmente de acuerdo al último dígito del documento de identidad del titular de la licencia de conducción.</p> <p><b>ARTÍCULO 5.</b> Dentro del año siguiente a la promulgación de la presente ley, el Ministerio de Transporte, deberá desarrollar el Análisis Integral, de carácter técnico y económico, en los términos establecidos por el artículo 66 de la Ley 1682 de 2013, de los servicios que por delegación realizan en la actualidad los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito, del cual se deberá concluir las mejoras regulatorias para la prestación de tales servicios, de manera que las mismas incidan directamente en la disminución de la siniestralidad vial y las altas tasas de morbilidad y mortalidad.</p> <p>Hasta tanto no se cuente con los resultados del estudio integral, el registro de nuevos Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito, deberá realizarse únicamente en los municipios en donde no se cuente con entidades autorizadas como tales. Lo anterior sin perjuicio de las solicitudes que se encuentren en curso, las cuales deberán ser evaluadas con estricto apego a las normas que los regulan.</p> <p><b>ARTÍCULO 6.</b> Agréguese un párrafo al Artículo 8 de la Ley 2161 de 2021, así:</p> <p><b>Parágrafo.</b> El ADRES, en su función de pago de recobros por atención de lesionados por accidentes de tránsito y que no son cubiertos por el SOAT, deberá implementar medios técnicos y tecnológicos que permitan la verificación y validación del hecho a fin de evitar la utilización indebida de recursos que son transferidos por el SOAT.</p> <p>Las compañías de seguros y con el fin de evitar el fraude con la utilización del SOAT, deberán incorporar como evidencia o elemento material probatorio en las actuaciones administrativas o judiciales, el levantamiento de accidente con el apoyo de los medios técnicos y tecnológicos ya establecidos.</p> <p><b>ARTÍCULO 7.</b> Adiciónese el párrafo 3 en el Artículo 127 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p><b>PARÁGRAFO 3º.</b> Los municipios y los organismos de tránsito por sí mismos o a través de un tercero contratarán el programa de bloqueo de vehículos a través de los llamados Cepos. Este equipo deberá ser implementado con apoyo de las autoridades de control y aplicado sobre aquellas conductas que ameritan inmovilización.</p> <p>El bloqueo del vehículo que incurra en una conducta que amerita la inmovilización, se podrá realizar con el Cepo, y podrá ser cumplida dicha medida incluso en el lugar de residencia del infractor, para lo cual la autoridad de control en vía lo trasladará, previa suscripción de la orden u órdenes de comparendo, según sea el caso.</p> <p>El retiro del equipo de bloqueo será efectivo hasta que el propietario, poseedor o tenedor del vehículo subsane la falta y realice el curso de rehabilitación a infractores de las normas de tránsito.</p> <p><b>ARTÍCULO 8.</b> Adiciónese un párrafo al Artículo 42 de la Ley 769 de 2002, el cual quedará así:</p> <p>Las compañías aseguradoras podrán incentivar a los propietarios de vehículos de enseñanza automovilística y demás servicios, mediante bonos o puntos para que den cumplimiento con la obligación de la revisión técnico mecánica y de emisiones contaminantes.</p>	<p><b>ARTÍCULO 9. Vigencia.</b> La presente Ley rige a partir de su publicación en el diario oficial.</p>  <p><b>MILTON HUGO ANGULO VIVEROS</b> Representante a la Cámara – Valle del Cauca Ponente</p>
<p style="text-align: center;"><b>TEXTO APROBADO EN PRIMER DEBATE POR LA COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE DE LA HONORABLE CÁMARA DE REPRESENTANTES EN SESIÓN DEL DÍA CATORCE (14) DE DICIEMBRE DE 2021, AL PROYECTO DE LEY No. 221 DE 2021 CÁMARA</b></p> <p style="text-align: center;"><b>“POR MEDIO DE LA CUAL SE AJUSTA LA LEY 769 DE 2002, LA LEY 2161 DE 2021, SE GARANTIZA EL BUEN FUNCIONAMIENTO DE LOS CENTROS DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA – CEA, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”</b></p> <p style="text-align: center;"><b>EL CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE COLOMBIA</b></p> <p style="text-align: center;"><b>DECRETA</b></p> <p><b>ARTÍCULO 1. OBJETO.</b> El presente proyecto de Ley tiene como objeto modificar la Ley 769 de 2002, la Ley 2161 de 2021, y establecer bases que permitan a los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA funcionar con condiciones acordes a las realidades actuales, facilitar la transición de persona natural a jurídica de manera voluntaria, sin contratiempos, conservando su antigüedad y sin interrumpir su operación.</p> <p><b>ARTÍCULO 2.</b> Modifíquese el artículo 12 de la ley 769 de 2002 "Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones." El cual quedará así:</p> <p><b>“ARTÍCULO 12. NATURALEZA.</b> Todo Centro de Enseñanza Automovilística, es un establecimiento docente de naturaleza pública, privada o mixta, que tenga como actividad permanente la instrucción de personas que aspiren a obtener el certificado de capacitación en conducción, o instructores en conducción.</p>	<p>Adicionalmente también están facultados para formar en programas educativos relacionados con la seguridad vial, primeros auxilios – soporte vital, control de incendios, manejo defensivo y capacitaciones especializadas para manejo de sustancias, pasajeros, carga y demás temas relacionados que determine el Gobierno Nacional.</p> <p><b>PARÁGRAFO 1.</b> Con el fin de garantizar la continuidad en la prestación del servicio y en atención a que la mayoría de Centros de Enseñanza Automovilística se constituyeron como persona natural, se determina que quienes cuenten con Registro en el RUNT al momento de la promulgación de la presente Ley, y quienes de manera voluntaria decidan adelantar la transición a persona jurídica, transitoriamente quedan autorizados por tres (3) años para continuar prestando el servicio hasta que se transformen en personas jurídicas.</p> <p>Igualmente se autoriza que quienes se acojan a lo estipulado en la presente Ley, y realicen cambios de propietario y/o de nombre o de razón social, puedan continuar prestando el servicio con el nombre o razón social anterior, mientras acreditan requisitos y obtienen por parte de los Ministerios o entidades correspondientes el reconocimiento del cambio.</p> <p>El Ministerio de Transporte, en un plazo máximo de noventa (90) días contados a partir de la publicación de la presente Ley, expedirá la reglamentación sobre lo establecido en el presente artículo.</p> <p><b>ARTÍCULO 3.</b> Modifíquese el artículo 14 de la ley 769 de 2002 “Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones.” El cual quedará así:</p> <p><b>“ARTÍCULO 14. CAPACITACIÓN.</b> La capacitación requerida para que las personas puedan conducir por las vías públicas en vehículos que requieren</p>

<p>licencia de conducción, deberá ser impartida única y exclusivamente por los Centros de Enseñanza Automovilística Registrados en el RUNT de acuerdo con la reglamentación que para el efecto expidan los Ministerios de Transporte y Educación, previo estudio técnico adelantado por estos.</p> <p>La capacitación de aspirantes a obtener o recategorizar licencia de conducción se dividirá en dos áreas:</p> <p>1.- <b>Capacitación Teórica.</b> Podrá ser impartida en dos modalidades y el aspirante a obtener o recategorizar la licencia de conducción podrá determinar libremente con cual modalidad se capacita, así:</p> <p>a) <b>Capacitación magistral presencial.</b> Se deberá impartir en las instalaciones del Centro de Enseñanza Automovilística.</p> <p>b) <b>Capacitación por medios tecnológicos.</b> Los aspirantes a conducir o recategorizar la licencia de conducción podrán optar por adquirir los conocimientos teóricos de la conducción utilizando plataformas tecnológicas homologadas por el Ministerio de Transporte. Estas plataformas deberán identificar plenamente al usuario, garantizar su asistencia a la capacitación y dictar el programa teórico completo que determine el reglamento.</p> <p>2.- <b>Capacitación Práctica. Se dividirá en dos áreas;</b></p> <p>a) <b>Talleres prácticos de formación:</b> Se deberán impartir en las instalaciones del mismo Centro de Enseñanza Automovilística que dictará la parte práctica de conducción en las áreas destinadas para este fin y en de acuerdo a la intensidad horaria que determine el reglamento.</p> <p>b) <b>Práctica de Conducción:</b> Se realizará en las vías nacionales, con los vehículos del organismo de apoyo debidamente adaptados y autorizados</p>	<p>que cuenten con tarjeta de servicio e instructores de automovilismo registrados en el RUNT.</p> <p><b>PARÁGRAFO 1.</b> El Ministerio de Transporte en coordinación con la Agencia Nacional de Seguridad Vial podrá definir, previo estudio técnico adelantado por estos, la malla curricular o pensum de formación de conductores con enfoque a resguardar la vida de los usuarios de la vía. Dentro de las materias a formar se podrá incluir, como mínimo, Señales de Tránsito, Adaptación al Medio, Ética y Seguridad Vial, Manejo Defensivo, Control de Incendios, Primeros Auxilios, Marco Legal (normas de tránsito, conceptos básicos del proceso contravencional) e introducción a Mecánica para las licencias de conducción inicial, para la recategorización de la licencia de conducción se adicionarán, entre otros, programas de manejo de pasajeros y manejo y estiba de carga.</p> <p><b>PARÁGRAFO 2.</b> La vigilancia y supervisión de los Centros de Enseñanza Automovilística, corresponderá a la Superintendencia de Transporte.</p> <p><b>ARTÍCULO 4.</b> Adiciónese un párrafo al artículo 11 de la Ley 2161 de 2021, así:</p> <p><b>Artículo 11.</b> Suspensión del vencimiento de las Licencias de Conducción. Suspéndase por el término de hasta dos (2) años contados a partir de 31 diciembre de 2021, el vencimiento de las licencias de conducción a que se refiere el artículo 22 de la Ley 769 de 2002 modificado por el artículo 197 del Decreto Ley 019 de 2012, que venzan entre el 1 y el 31 de enero de 2022.</p> <p>Las autoridades de control en vía deberán aplicar lo dispuesto en el presente artículo sin exigir a los conductores la modificación de la especie venal de la licencia de conducción.</p>
<p><b>PARÁGRAFO.</b> El Ministerio de Transporte reglamentará un régimen escalonado de renovación de acuerdo con criterios técnicos que permitan un procedimiento con la menor afectación de los conductores que deban refrendar su licencia, para ello deberá contar con los Organismos de Apoyo a las Autoridades de Tránsito que deben intervenir en dicho proceso, distribuyendo equitativamente dentro del plazo establecido el número de licencias a renovar mensualmente de acuerdo al último dígito del documento de identidad del titular de la licencia de conducción.</p> <p><b>ARTÍCULO 5.</b> Dentro del año siguiente a la promulgación de la presente Ley, el Ministerio de Transporte deberá desarrollar un análisis integral de carácter técnico y económico, en los términos establecidos por el artículo 66 de la Ley 1682 de 2013, de los servicios que por delegación realizan los Centros de Enseñanza Automovilística – CEA, del cual se deberá concluir las mejoras regulatorias para la prestación de tales servicios, de manera que las mismas incidan directamente en la disminución de la siniestralidad vial y las altas tasas de morbilidad y mortalidad.</p> <p><b>ARTÍCULO 6.</b> Agréguese un párrafo al Artículo 8 de la Ley 2161 de 2021, así:</p> <p><b>Parágrafo.</b> El ADRES, en su función de pago de recobros por atención de lesionados por accidentes de tránsito y que no son cubiertos por el SOAT, deberá implementar medios técnicos y tecnológicos que permitan la verificación y validación del hecho a fin de evitar la utilización indebida de recursos que son transferidos por el SOAT.</p> <p>Las compañías de seguros y con el fin de evitar el fraude con la utilización del SOAT, deberán incorporar como evidencia o elemento material probatorio en las actuaciones administrativas o judiciales, el levantamiento de accidente con el apoyo de los medios técnicos y tecnológicos ya establecidos.</p> <p><b>ARTÍCULO 7.</b> Adiciónese el párrafo 3 en el Artículo 127 de la Ley 769 de 2002, así:</p> <p><b>PARÁGRAFO 3º.</b> Los municipios y los organismos de tránsito por sí mismos o a través de un tercero contratarán el programa de bloqueo de vehículos a través de los llamados Cepos. Este equipo deberá ser implementado con apoyo de las autoridades de control y aplicado sobre aquellas conductas que ameritan inmovilización.</p>	<p>El bloqueo del vehículo que incurra en una conducta que amerita la inmovilización, se podrá realizar con el Cepo y podrá ser cumplida dicha medida incluso en el lugar de residencia del infractor, para lo cual la autoridad de control en vía lo trasladará, previa suscripción de la orden u órdenes de comparendo, según sea el caso.</p> <p>El retiro del equipo de bloqueo será efectivo hasta que el propietario, poseedor o tenedor del vehículo subsane la falta y realice el curso de rehabilitación a infractores de las normas de tránsito.</p> <p><b>ARTÍCULO 8. Vigencia.</b> La presente Ley rige a partir de su publicación en el diario oficial.</p> <p><b>CAMARA DE REPRESENTANTES. – COMISIÓN SEXTA CONSTITUCIONAL PERMANENTE, 14 de diciembre de 2021.</b> – En sesión de la fecha fue aprobado en primer debate y en los términos anteriores el Proyecto de Ley No. 221 de 2021 Cámara “POR MEDIO DE LA CUAL SE AJUSTA LA LEY 769 DE 2002, LA LEY 2161 DE 2021, SE GARANTIZA EL BUEN FUNCIONAMIENTO DE LOS CENTROS DE ENSEÑANZA AUTOMOVILÍSTICA – CEA, Y SE DICTAN OTRAS DISPOSICIONES”. (Acta No. 025 de 2021) previo anuncio de su votación en sesión ordinaria del día 06 de diciembre de 2021 según Acta No. 024 de 2021; respectivamente, en cumplimiento del artículo 8º del Acto Legislativo 01 de 2003.</p> <p>Lo anterior con el fin de que el citado proyecto siga su curso legal en segundo debate en la plenaria de la Cámara de Representantes.</p> <p style="text-align: center;"><b>RODRIGO ARTURO ROJAS LARA</b> Presidente</p> <p style="text-align: center;"> <b>DIANA MARCELA MORALES ROJAS</b> Secretaría General</p>

**C O N T E N I D O**

Gaceta número 44 - Martes, 8 de febrero de 2022

CÁMARA DE REPRESENTANTES

PONENCIAS

**Págs.**

Informe de ponencia para primer debate y texto propuesto del Proyecto de ley número 277 de 2021 Cámara, por el cual se establece un porcentaje mínimo de destinación de recursos al desarrollo y fomento de actividades deportivas en el territorio nacional, y se garantizan beneficios a escuelas de formación deportiva. ....	1
Informe de ponencia positiva para primer debate del Proyecto de ley número 400 de 2021 Cámara, por medio del cual se exalta la labor y se establecen incentivos al personal educativo, personal de la salud y miembros de la Fuerza Pública por su constante servicio y entrega, especialmente durante el tiempo de pandemia producto del COVID-19 y se dictan otras disposiciones. ....	6
Informe de ponencia negativa para primer debate del Proyecto de ley número 400 de 2021 Cámara, por medio del cual se exalta la labor y se establecen incentivos al personal educativo, personal de la salud y miembros de la Fuerza Pública por su constante servicio y entrega, especialmente durante el tiempo de pandemia producto del COVID-19 y se dictan otras disposiciones. ....	8
Informe de ponencia para segundo debate, pliego de modificaciones, texto propuesto y texto aprobado en primer debate por la Comisión Sexta del Proyecto de ley número 221 de 2021 Cámara, por medio de la cual se ajusta la Ley 769 de 2002, la Ley 2161 de 2021, se garantiza el buen funcionamiento de los Centros de Enseñanza Automovilística (CEA), y se dictan otras disposiciones. ....	9